CERUL SENIN

VIAȚA ÎNTRE PĂMÂNT ȘI CER...

POLITIC ȘI MILITAR ÎNTR-O LUME DOMINATĂ DE PUTEREA AERIANĂ

PERFORMANȚA CUVÂNTUL DE ORDINE ÎN FORȚELE AERIENE ALE ROMÂNIEI

Vai, vai, vai, inima noastră!

PROFILAXIA BOLILOR CARDIOVASCULARE ÎN AVIAȚIE (1)

Publicație editată de
Statul Major al Forțelor Aeriene

Nr.2 (73) ■ MAI – 2004

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICAȚIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORȚELOR AERIENE ALE ROMÂNIEI

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"

Președinte

general-maior LAURENȚIU MAFTEI

Membri

general-maior CONSTANTIN ZAHARIA
general de flotilă aeriană
CONSTANTIN CROITORU
general de brigadă MARINEL NICOLAE
general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
general de brigadă NICULAE TABARCIA
comandor VICTOR STRÂMBEANU
comandor ION ȘTEFAN
comandor VALERIAN CRISTEA
comandor VIRGIL RISTEA
comandor LAURENȚIU SIMIONESCU

Coperta 4
Elicopterul IAR-330 SOCAT

Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești, km. 10,5
sector 1, București
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 222.04; C 1011.00

Ne puteți vizita și la www.roaf.ro/ro/cersenin

REDACTOR-ȘEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;

REDACTORI DE RUBRICĂ:
locotenent
CIPRIAN PĂTRAȘCU,
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BÂNĂ,
NICOLAE RADU;

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
ELENA TOFAN;

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIPĂRIT LA
Royal Edimex
Tipografie Publicitate

CER SENIN

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

CUPRINS

- CER SENIN
  - Arhiva – www.roaf.ro
    - Colecție 2002 / 2003
      - Nr. 1 (73) ■ APRILIE – 2004
  - Nr. 2 (74) ■ MAI – 2004
    - CUPRINS
      - INTERVIU (9)
        - Performanța – cuvântul de ordine în Forțele Aeriene ale României
      - NATO – ÎN SCHIMBARE (12)
        - Noua structură a Sistemului de Apărare Aeriană Integrată Extinsă
      - IDEI CONTEMPORANE (14)
        - Politic și militar într-o lume dominată de puterea aeriană
      - "ACASĂ" LA AVIATORI (18)
        - Viața între pământ și cer …
      - Supravegherea spațiului aerian al României – tendințe și perspective (22)
      - TABĂRA DE INSTRUCȚIE ȘI POLIGONUL DE TRAGERI SOL–AER (24)
        - Prezent și viitor la Capu Midia
      - ALBUM "CER SENIN" (26)
        - JAS – 39 Gripen
      - 15 ANI DE LA TRAGICA DISPARIȚIE A LUI DORU DAVIDOVICI (28)
      - FORȚELE AERIENE ÎN LUME (30)
        - Forțele Aeriene Regale Olandeze
      - FORȚELE AERIENE ALE ROMÂNIEI DE-A LUNGUL TIMPULUI (36)
        - Remember – luna aprilie
      - EXPERTUL DIXIT (38)
        - Profilaxia bolilor cardiovasculare în aviație
      - FILE DE ISTORIE (42)
        - Istoria aviației mondiale
        - Aeronautica militară în România. AEROSTAȚIA
        - Artileria antiaeriană în perioada Primului Război Mondial
      - TOP 10 MANAGEMENT (48)
        - Concurs: "Ești în top, deci exiști!"
      - CREDINȚĂ ȘI EROISM (50)
        - 20 mai – Ziua eroilor neamului
  - Lectură plăcută!

Reportaj

Pagina 16

Documentar

Pagina 24

Analize

Pagina 22

Tehnică

Pagina 26

Studii

Pagina 14

NUMIRI ÎN FUNCŢIE ÎN CADRUL STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE

Prin ordin al ministrului apărării naţionale, la Statul Major al Forţelor Aeriene au avut loc următoarele numiri în funcţie:

General de flotilă aeriană CÂRNU FĂNICĂ – şef Instrucţie şi Doctrină în Statul Major al Forţelor Aeriene

General de flotilă aeriană BURHALĂ LIVIU – comandant al Şcolii de Aplicaţie pentru Forţelor Aeriene

General de brigadă TĂTARU COSTEL – locţiitor al comandantului Comandamentului Operaţional Aerian Principal

Comandor ŞTEFAN ION – comandant al Bazei 71 Aeriană

ROMAERO ASIGURĂ SERVICE PENTRU C-130 HERCULES

O delegaţie militară americană, însoţită de generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, a vizitat recent întreprinderea aeronautică ROMAERO, pentru a cunoaşte şi evalua capabilităţile de întreţinere şi reparaţii destinate aeronavelor militare Hercules C-130.

Din delegaţia americană au făcut parte generalul-maior Johnathan S. Gration, asistent al locţiitorului subsecretarului pentru forţe aeriene al SUA, maiorul Christopher Bautz, director de program C-130, şi colonelul Richard McClellan, ataşat militar al SUA la Bucureşti.

Oficialii americani s-au declarat foarte impresionaţi de dotările ROMAERO şi au lăudat capabilităţile de mentenanţă ale întreprinderii. "Este în avantajul tuturor să avem asemenea capabilităţi în România", a declarat generalul-maior Johnathan S. Gration.

Printr-o hotărâre a Guvernului României, ROMAERO a fost declarată Centrul Naţional de Service pentru aeronavele Hercules C-130 din dotarea Statului Major al Forţelor Aeriene ale României – se precizează într-o ştire ROMPRES.

Fabricate cu începere din 1954, peste 2.100 aeronave Hercules, în diferite variante, au fost cumpărate de 64 ţări. România deţine în prezent patru astfel de aeronave.

Societatea ROMAERO SA este specializată în construcţii şi reparaţii aeronautice şi are peste 1.000 de angajaţi.

"SIMPLIŞTI" PE MiG-21 LanceR

Pentru piloţii băcăuani, luna mai a însemnat muncă asiduă, rezultatele obţinute fiind pe măsura efortului depus. Un lucru îmbucurător este acela că tinerii piloţi nu pierd nici un prilej de a se afirma. Astfel, locotenentul Ciprian Melinte a înregistrat în palmares prima "simplă" în zborul pe timp de noapte, în vreme ce colegul său, locotenentul Sorin Stan, abia întors din Franţa, a revenit la dragostea dintâi, schimbând manşa Alpha-Jet-ului cu cea a MiG-ului 21 LanceR. Nu a ratat ocazia şi a reuşit să iasă "la simplă" după numai 2 săptămâni de pregătire. Sunt numai două exemple care ilustrează statutul tinerilor din Forţele Aeriene: acela de a deveni foarte curând luptători aerieni de nădejde.

Locotenent-comandor DANIEL MOŞNEAGU

TRAGERI SOL-AER

În perioada 10.05.–19.05.2004, în Tabăra de Instrucţie şi Poligonul de Trageri Sol-Aer Capu Midia s-au desfăşurat, în cadrul seriei a II-a, trageri cu artileria, mitralierele şi rachetele sol-aer, de către unităţi aparţinând Statului Major al Forţelor Terestre.

Tragerile cu sistemele de rachete A-94 şi A-95 au debutat cu pregătirea şi antrenarea trăgătorilor în Centrul de Pregătire prin Simulare, la simulatorul de ţinte aeriene. Pe baza programelor şi metodelor specifice, trăgătorii au beneficiat de facilităţile pregătirii în condiţii foarte apropiate de cele ale câmpului de luptă. Tot în premieră, în cadrul acestei serii de tragere s-a executat evaluarea trăgătorilor de la sistemele de rachete sol-aer A-94 în cadrul Centrului de Pregătire prin Simulare, la simulatorul de ţinte aeriene M.T.S.–II.

Pentru personalul Centrului de Pregătire prin Simulare activităţile de pregătire şi antrenare a trăgătorilor au fost o probă de verificare a modului de aplicare a procedurilor însuşite de la începerea activităţii de testare în vederea recepţiei finale a simulatorului de ţinte aeriene de către partea română şi de pregătire prin simulare a trupelor din arma artilerie şi rachete sol-aer.

Căpitan ADRIAN ENĂCHESCU

Simpozion ştiinţific internaţional

În perioada 27.05 – 28.05.2004, Agenţia de Cercetare pentru Tehnică şi Tehnologii Militare a organizat, la Cercul Militar Naţional, cel de-al 35-lea simpozion ştiinţific internaţional, în cadrul căruia au fost prezentate lucrări din domenii ca: război electronic, laseri şi sisteme opto-electronice, radiolocaţie, muniţii şi sisteme de armamente pentru forţele terestre, aeriene şi navale, sisteme informatice şi dezvoltare software, reţele de comunicaţii etc.

Domnul doctor inginer Gheorghe Matache, secretar de stat şi şef al Departamentului pentru Armamente, a remarcat importanţa dezvoltării cercetării ştiinţifice militare în contextul admiterii României cu drepturi depline în Alianţa Nord-Atlantică.

La simpozion au participat şi invitaţi de marcă din domeniul cercetării europene pentru armamente, precum doamna Hilary Davies, general manager în Organizaţia Vest Europeană pentru armamente, sau domnul Adam S. Cumming, preşedintele CEPA 14 (Common European Priority Area).

La Comandamentul Operaţional Aerian Principal, în prezenţa ministrului apărării naţionale, Ioan Mircea Paşcu, şi a şefului Statului Major General, general dr. Mihail Popescu, s-a desfăşurat o interesantă activitate de instruire-informare. S-au abordat cu prioritate aspecte privind Comandamentul Operaţional Aerian Principal ca structură specializată pentru conducerea operaţională a acţiunilor în mediul aerian, cadrul naţional de desfăşurare a serviciului Poliţie Aeriană, esenţa procesului de integrare în Sistemul de Apărare Aeriană Integrată NATO.

La finalul activităţii, ministrul apărării naţionale, Ioan Mircea Paşcu, a spus: "Am văzut aici lucruri extraordinar de interesante. Să notăm mai întâi profesionalismul celor care lucrează în acest comandament. Sper că, în continuare, lucrurile vor

evolua la fel. Sunt o serie întreagă de probleme care urmează să fie rezolvate.

Legislaţia noastră mai are încă anumite zone care trebuie să fie puse la punct, sub raportul similitudinii cu legislaţia existentă în ţările NATO. Desigur, va exista o anumită amprentă naţională. Dar, în orice caz, ceea ce trebuie să avem în vedere este să scurtăm timpii de luare a deciziilor, pentru a putea să fim operativi. Cel care ia decizia finală îşi asumă o mare responsabilitate. Şi, ca atare, el trebuie să dispună rapid de toate datele, pentru a evalua cât mai corect. În acelaşi timp însă, ţinând seama de tehnologie, un asemenea proces se desfăşoară, inevitabil, foarte repede. Ca atare, legislaţia va trebui să reflecte aceste cerinţe, să zicem aşa, politice, morale, dar mai ales tehnologice".

Unul din primii cititori ai publicaţiei "CER SENIN", în noul ei format, a fost ministrul apărării naţionale, domnul Ioan Mircea Paşcu. Revista i-a fost prezentată de către şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, domnul general-locotenent Gheorghe Catrina, cu ocazia participării domnului Ioan Mircea Paşcu la activitatea care a avut loc recent la Comandamentul Operaţional Aerian Principal

Avionul IAR-99 ŞOIM – la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene

Achiziţionate în cursul anului trecut de către Forţele Aeriene ale României, cele 4 avioane de şcoală, antrenament avansat şi sprijin aerian nemijlocit IAR-99 ŞOIM au fost supuse unei etape de testare-evaluare în cadrul Centrului de Cercetări şi Încercări în Zbor, în configuraţia de înarmare L.I.T. (Lead in Trainer – Avion de şcoală şi antrenament avansat).

Recent, 3 din cele 4 avioane au ajuns în cadrul Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene, unde în cursul acestui an vor fi pregătiţi instructorii de zbor, urmând ca de anul următor, piloţii care parcurg etapele programului de pregătire şi instruire în vederea trecerii la zbor pe avioanele de luptă să se antreneze pe avionul IAR-99 ŞOIM.

Sistemul de echipamente al avionului IAR-99 ŞOIM este similar cu cel montat şi certificat pe avionul MiG-21 LanceR, varianta dublă comandă, şi are un grad mare de comonolitate cu sistemul SOCAT, integrat pe elicopterul IAR-330 modernizat.

Istoria aviaţiei României la televizor

· Televiziunea naţională transmite pe programul 1 ciclul "Zburătorii României"

Un excelent serial, care are ca obiect personalităţi din Aeronautica Română, este difuzat pe programul 1 al televiziunii naţionale.

Realizatorul, un iubitor şi bine cunoscător al aviaţiei noastre, Cristian Crăciunoiu, aduce pe ecran momente importante ale dezvoltării aviaţiei în România şi personalităţile care le-au generat, prin prezentări inspirate, realiste. Regia aparţine doamnei Alexandra Irimia.

În luna iunie, în zilele de 14, 15 şi 17, între orele 13.15 şi 14.00, vor fi difuzate câte trei episoade. Demersul ziaristului, scriitorului şi realizatorului T.V., Cristian Crăciunoiu, este unul de succes, iar nouă, aviatorilor, nu ne rămâne decât să-l aplaudăm şi să-i fim recunoscători.

PRIMUL ZBOR

Studenţii aviatori din anul I ai Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă" au primit botezul aerului.

De curând, 11 băieţi şi două fete, care urmează să devină ofiţeri piloţi, au început, pe aerodromul Boboc, activitatea practică de zbor. Locotenent-comandorii Dumitru Stan, Ionel Vârgolici, Remus Rusu, George Stanciu, Cornel Liuţă, instructori cu o experienţă de peste zece ani, au efectuat cu studenţii prima ieşire în aer. Timp de 30 de minute, fiecare student a făcut cunoştinţă cu raionul de zbor al aerodromului. A fost premieră pentru toţi cei 14 învăţăcei, nici unul dintre ei nemaiaflându-se, până acum, la manşa unei aeronave.

Primul pas spre împlinirea unui vis a fost făcut. Fetele, studentele fruntaş Simona Mărerean şi Lavinia Guită au fost foarte încântate de inedita lor postură, ca şi băieţii. Studenţii fruntaşi Ionuţ Mihai şi Florin Breahnă au avut şansa, încă din copilărie, să privească, de pe aerodrom, zborul avioanelor de luptă, tatăl primului fiind până nu demult pilot pe avioane supersonice, iar al celui de-al doilea – maistru militar, tot într-o unitate de supersonice.

Studenţii vor executa în acest prim an 40 de ore de zbor pe avionul de şcoală IAK-52.

Locotenent-comandor ADRIAN-MARIUS NICOARĂ

Antrenament de zbor româno-german

În perioada 05 – 11.05.2004, s-a desfăşurat un antrenament comun de zbor româno-german.

Forţele implicate în exerciţiu au fost constituite din 3 elicoptere BO-105, aparţinând Escadrilei 361 din Regimentul 31, cu baza la Fritzlar, în Germania, şi 2 elicoptere IAR-330 SOCAT, aparţinând Forţelor Aeriene ale României.

Pe parcursul celor şapte zile au fost executate misiuni specifice de căutare, recunoaştere, zbor în formaţie şi de însoţire, cu escale la Timişoara, Otopeni, Boteni, Mihail Kogălniceanu, Boboc, Braşov, poligoanele de la Mălina şi Babadag.

O parte din misiuni au fost executate de echipaje mixte româno-germane, faptul constituind pentru ambele părţi ocazia de a constata calităţile partenerilor şi ale aeronavelor cu care s-a zburat.

Exerciţiul a reprezentat şi un punct de plecare privind o viitoare fructuoasă colaborare între Forţele Aeriene ale României şi Forţele Aeriene Germane.

Dependenţi de performanţă

În prima jumătate a lunii mai a.c. s-a desfăşurat, în Bucureşti, finala pe Ministerul Apărării Naţionale a Campionatului militar de judo şi taekwondo. Aşa cum ne-a obişnuit, lotul sportiv al Statului Major al Forţelor Aeriene a câştigat şi de această dată locul I în clasamentul final pe echipe, la ambele secţiuni ale competiţiei.

La judo, dintre sportivii noştri s-au remarcat: locotenentul Sorin Bucur, plutonierul Flavius Flămânzeanu, militarul angajat pe bază de contract Daniel Bădicel şi soldatul Valentin Spoială – care au câştigat locul I, la categoriile de greutate la care au participat, plutonierul Nelu Duda – care a ocupat locul II şi maistrul militar Silviu Trifa – care a obţinut locul III.

La taekwondo, performerii finalei au fost: căpitanul Cristian Mănăilă, locotenentul Sorin Bucur şi militarii angajaţi pe bază de contract Mihai Beştea, Florin Pavelescu şi Virgil Otvoş – care au câştigat locul I, şi soldatul Adrian Ţînpu – care a ocupat locul II.

BLUE KNIGHTS II

În baza unei colaborări care a început în anul 1997, în perioada 29.04. – 22.05.2004, s-a desfăşurat exerciţiul de zbor în comun "Blue Knights II", având drept scop antrenarea personalului navigant american şi român în aplicarea procedurilor specifice NATO.

Delegaţia americană a fost constituită din 120 de militari şi 4 aeronave C-130E, aparţinând Grupului 86 Operaţii al USAFE, cu baza la Ramstein, în Germania, în timp ce Forţele Aeriene ale României au participat cu 20 de militari, o aeronavă C-130B şi un elicopter IAR-330 MEDEVAC.

În timpul exerciţiului s-au executat zboruri la înălţimi mici cu ieşirea la obiectiv, aterizări pe timp de noapte cu folosirea sistemului NGV (night vision goggles) fără folosirea luminilor de marcare a pistei, lansări de containere într-o zonă desemnată pe timp de zi şi de noapte.

Toate misiunile au fost executate în formaţie de câte trei aeronave, pregătirea misiunilor efectuându-se în comun. Totodată, pe durata întregului exerciţiu, partea română a asigurat mijloacele de asistenţă tehnică necesare desfăşurării activităţilor în condiţii de maximă siguranţă.

Din echipajul fiecărei aeronave a făcut parte cel puţin un pilot sau navigator român care a realizat coordonarea zborurilor cu organele române de control al traficului şi organele militare din aria de acţiune.

ÎNFRĂŢIRE A.R.P.I.A. (ROMÂNIA) – A.A.A. (ITALIA)

O importantă delegaţie a Asociaţiei "Arma Aeronautica" din Italia, condusă de colonelul (r) Cosimo Restivo, preşedintele filialei din Torino, s-a aflat, în perioada 5–10 mai a.c., în ţara noastră.

Oaspeţii, însoţiţi permanent de generalul de flotilă aeriană (r) Constantin Mereu, preşedintele filialei A.R.P.I.A. Bucureşti, au vizitat obiective turistice din Bucureşti, Sinaia, Braşov, Sighişoara, Bran şi Alba Iulia. Delegaţia a păstrat un moment de reculegere în faţa Monumentului de la Bănesti, închinat memoriei lui Aurel Vlaicu.

Scopul vizitei a fost înfrăţirea filialei Asociaţiei "Arma Aeronautica" din Torino cu filiala Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii din Blaj. Evenimentul a avut loc în cadrul unui ceremonial, la care au luat parte oficialităţile oraşului, în frunte cu primarul, el însuşi membru A.R.P.I.A., personalul filialei din localitate. Au fost înmânate, reciproc, diplome prin care componenţii delegaţiei au devenit membri de onoare ai A.R.P.I.A., iar foştii noştri aviatori – membri de onoare ai Asociaţiei "Arma Aeronautica"(A.A.A.). Au fost acordate, de asemenea, plachete şi insigne jubiliare.

Delegaţia, din care au făcut parte importante personalităţi italiene, generali şi colonei în rezervă, ingineri şi doctori în ştiinţe, profesori universitari, istorici ai aeronauticii italiene, a avut convorbiri cu conducerea A.R.P.I.A., în frunte cu preşedintele acesteia, general-locotenent (r) Iosif Rus, cu conducerea ROMATSA.

La încheierea vizitei, oaspeţii au fost primiţi de general-maior Laurenţiu Maftei, locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene. În cadrul întâlnirii, distinşilor oaspeţi le-au fost prezentate aspecte ale activităţii categoriei noastre de forţe.

PETRE BÂNĂ

În amintirea lui Ștefan cel Mare și Sfânt

În ciclul activităţilor dedicate comemorării a 500 de ani de la moartea domnitorului Ştefan cel Mare şi Sfânt, Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă" a organizat, în colaborare cu Muzeul de Istorie al judeţului Braşov, în data de 06 mai 2004, un concurs cu premii.

De asemenea, pentru că s-au vrut reînviate şi redescoperite tradiţia şi spiritul marelui domnitor, Academia a organizat, cu sprijinul Colegiului Militar Câmpulung Moldovenesc, o excursie în nordul Moldovei, la principalele lăcaşuri sfinte cu tradiţie spirituală şi istorică ale neamului românesc – ctitoriile Putna, Moldoviţa, Sucevița, Humor, Voroneţ şi Dragomirna.

Excursia s-a desfăşurat în două serii, 07–09 mai şi 14–16 mai, şi a avut drept participanţi studenţi şi cadre militare din Academie.

Locotenent-colonel
DUMITRU DINU

A apărut nr. 1 din 2004 al Revistei de Medicină şi Psihologie Aeronautică

Din sumarul deosebit de bogat, semnalăm mai întâi studiul realizat de directorul instituţiei, conf. univ. colonel dr. Marian Macri şi dr. Mirela Anghel cu privire la **"Evaluarea aritmiilor cardiace la personalul aeronautic".** Aşa cum avertizează autorii, este necesară o asemenea întreprindere medicală completă, pentru a determina severitatea aritmiilor la piloţi, în vederea prevenirii impactului unei afecţiuni aparent minore asupra siguranţei zborului.

Colaboratorul nostru, dr. psih. Marian Popa, şi Dumitra Iancu reţin atenţia, în urma mai multor studii, asupra unui fenomen interesant. Există situaţii în care, deşi oamenii nu prezintă o deteriorare gravă a stării fizice, manifestă totuşi un declin important al performanţei psihice.

Interesant articolul semnat de dr. Mirela Anghel despre diagnosticul şi tratamentul hipertensiunii arteriale.

Şefa cabinetului de oftalmologie al Institutului Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială, dr. Aurora Nicodin, în lucrarea **"Cataracta – consideraţii aeronautice",** prezintă o trecere în revistă a etiologiei acestei afecţiuni, influenţa ei asupra fiziologiei oculare şi implicaţiile asupra desfăşurării activităţii personalului aeronavigant.

MARIANA DRĂGESCU
din legendă – pe ecran

Studioul Cinematografic al Armatei (**director: colonelul Mircea Laslău)** ne-a făcut, chiar de ZIUA EUROPEI, un cadou superb, o necesară restituire de spirit, de minte şi de inimă: filmul color **"ESCADRILA ALBĂ".** Un scurt metraj ca o bijuterie (scenariul: **Şerban Creangă** şi **Viorel Domenico**; regia: **Şerban Creangă**), ca o floare, ca un frumos omagiu pentru distinsa **doamnă locotenent (r) MARIANA DRĂGESCU**, sufletul şi poezia vestitei "Escadrile Albe" a curajoaselor romance înrolate voluntar pe fronturile celui de-al doilea război mondial, care au reuşit să salveze de la moarte peste 1.500 de soldaţi grav răniţi.

Nu zăbovim asupra faptelor de eroism ale tinerelor care au înfruntat moartea pentru a dărui viaţa – o fac, cu ireproşabil profesionalism, realizatorii filmului. Vrem doar să spunem că, prin gestul lor, cineaştii militari nu numai că readuc în memoria generaţiilor de azi o glorioasă filă de istorie militară şi aviatică, ci săvârşesc şi o reparaţie morală importantă, atât nonagenarei Mariana Drăgescu, cât şi celorlalte coechipiere ale ei – Nadia Ruso, Virginia Tomas, Smaranda Brăescu, Victoria Pokol, Maria Nicolae, Virginia Duţescu, Eliza Vulcu –, care au pus mai presus de viaţa şi sângele lor – viaţa PATRIEI, sângele apărătorilor ei cu arma în mână. Recunoştinţa nu trebuie premiată, dar trăirea plenară a acestui sentiment este obligaţia cea dintâi a celor cu sau fără uniformă militară.

Şi-au unit destinele, formând o familie fericită, Alina şi Nicuşor Nedelcu. O învăţătoare eminentă şi un excelent pilot. Locotenent-comandorul Nedelcu face parte din Baza 90 Transport Aerian şi zboară aparatele AN-24 şi AN-26. Le urăm sănătate, viaţă lungă şi casă de piatră!

Autoritatea Aeronautică Civilă Română a certificat primul avion cu motor Diesel în România. Este vorba de avionul **Diamond DA 40 TDI,** produs de firma "Diamond Aircraft". Acest avion este un monomotor cu 4 locuri, iar motorul Diesel îi permite un consum de 8,8 litri la ora de zbor (viteză de croazieră). O astfel de avionetă costă aproximativ 200.000 euro.

Aceeaşi firmă produce, din vara acestui an, o avionetă bimotor, care poate zbura neîntrerupt până la 12 ore, fiind foarte bună pentru misiuni de supraveghere, iar din 2007 urmează să producă primul avion cu motor jet la un cost sub un milion de dolari.

Reprezentantul "Diamond Aircraft" în România este Regional Air Services, cu sediul la Tuzla, judeţul Constanţa.

REVEDERI EMOȚIONANTE

În zilele de 8 și 9 mai a.c., la Baza 90 Transport Aerian și-au dat întâlnire promoțiile de ofițeri naviganți 9 mai 1950 și 10 mai 1945 adjutanți.

Fiecare activitate în parte a debutat cu un moment emoționant. La Monumentul Aviatorilor, în prezența invitaților, sub privirile încântate ale locuitorilor Capitalei aflați în preajma monumentului, au fost depuse frumoase coroane de flori.

Comitetele de organizare a întâlnirilor, în fruntea cărora s-au distins generalul-locotenent (r) Gheorghe Zărnescu, la promoția de ofițeri, și căpitan-comandorul (r) Mihail Nicolau, la cea de adjutanți, au reușit să deruleze programe de aleasă ținută, cu mare încărcătură emoțională.

În cadrul adunărilor omagiale, cei care au luat cuvântul – absolvenți, foști instructori și comandanți ai acestora, invitați – au rememorat evenimentele mai importante din timpul școlii, aspecte ale activității desfășurate în unități și instituții ale aviației militare, după absolvire.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, a adresat participanților mesaje de suflet în care au fost relevate, între altele, contribuțiile de excepție pe care absolvenții celor două promoții le-au avut în cultivarea, la generațiile ce le-au urmat, a spiritului de abnegație, dăruirii, pasiunii pentru zbor, devotamentului, curajului și vredniciei, în calitatea pe care au avut-o, de dascăli, instructori și comandanți. În mesaje a fost reiterată, totodată, stima, prețuirea și dragostea cu care sunt înconjurați acești veterani ai Aviației Militare Române de către personalul Forțelor Aeriene.

O întâlnire asemănătoare a avut loc și la Palatul Cercului Militar Național, unde supraviețuitorii promoției 1949 de ofițeri mecanici au răspuns la apelul șefului promoției, comandor (r) ing. Valerian Șerbănescu, cu ocazia împlinirii a 55 de ani de la terminarea școlii.

BILANȚ FRUCTUOS

În pragul împlinirii a 14 ani de la înființarea Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii (ARPIA) a fost prezentată și dezbătută Darea de seamă a Consiliului Director pe perioada 1999 – 2004.

În materialul expus de președinte, generalul-locotenent (r) Iosif Rus, și în luările de cuvânt au fost relevate principalele acțiuni întreprinse și rezultatele obținute.

Au fost îndeplinite majoritatea programelor stabilite în plan intern și internațional, au fost lansate noi programe pentru anii 2004 –2008, un capitol însemnat reprezentându-l intensificarea colaborării cu organisme și asociații similare din Franța, Italia, Germania, SUA, precum și din alte țări.

Un bilanț pozitiv a fost consemnat și în domeniul memorialisticii, al lucrărilor cu tematică de aviație, sub egida sau cu sprijinul ARPIA fiind tipărite o seamă de cărți cu valoare documentară.

În țară ființează 12 filiale ale A.R.P.I.A., în principal în marile orașe, unde au fost sau sunt garnizoane de aviație, urmând ca într-un timp foarte apropiat să se deschidă alte două, la Arad și Urziceni.

Au fost alese noile organe de conducere. În funcția de președinte al ARPIA, delegații l-au reales pe generalul-locotenent (r) Iosif Rus.

CARTEA PROMOŢIEI "9 MAI 1950"

Prin grija unui colectiv condus de generalul-locotenent (r) Gheorghe Zărnescu, a apărut lucrarea "Noi am zburat pe cerul României".

Așa cum se specifică și în "Cuvântul înainte", semnat de generalul-maior (r) Aurel Niculescu, unul din foștii lor comandanți și instructori, promoția de ofițeri naviganți de aviație "9 mai 1950", la care face referire cartea, alături de promoția de adjutanți, a constituit coloana vertebrală a aviației noastre militare în acei ani când începeau să ființeze primele unități și mari unități de aviație reactivă, aviația devenind astfel o armă de elită, modernă, deosebit de eficientă în sistemul național de apărare.

Este promoția care avea să zboare timp de peste trei decenii, pe avioane reactive subsonice și supersonice, pe elicoptere de luptă și pe avioane de transport, absolvenții ei formându-se în scurt timp ca piloți de înaltă clasă în unități operative sau în aviația civilă, iar alții, prin ieșirea din rândul personalului navigant, ca veritabili ofițeri de stat major.

Din cei 106 absolvenți care au primit gradul de locotenent, 7 au dobândit gradul de general, 5 pe când se aflau în activitate, iar 2 după trecerea în rezervă, peste 50 au dobândit gradul de comandor și peste 20 pe cel de căpitan-comandor. A fost, totodată, promoția care a dat mulți comandanți de regimente, de divizie sau au ocupat alte funcții importante pe vremea când aveau în jur de 25 de ani.

Dacă devenirii multora dintre ei pe diverse trepte ierarhice și de pregătire le sunt rezervate anumite pagini, precum și rezolvării unor situații de zbor, rânduri cernite vin să reamintească, de cei ce au făcut suprema jertfă în cursul îndeplinirii misiunilor și care, iată, ca dovadă de colegialitate, de camaraderism, nu au fost uitați nici o clipă.

In memoriam

A intrat în tradiția filialei București a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii să comemoreze corifeii aviației, pe eroii acestei arme.

În luna aprilie, la Muzeul Militar Național, unde au loc întâlnirile periodice ale membrilor filialei, s-a prezentat un moment-comemorativ în care a fost omagiat locotenentul Gheorghe Mociornița. Sora eroului, doamna prof. univ. Maria Mociornița, și-a stăpânit cu greu emoția evocând perioadele mai importante din scurta și patetica viață a studentului-poet și brav luptător aerian care, la numai câteva zile după ce împlinise 26 de ani, cădea eroic la datorie, undeva în Cehoslovacia, pe 21 aprilie 1945, în timpul unei misiuni de atac asupra unei coloane inamice. Până la sfârșitul războiului mai erau doar două săptămâni…

Locotenent-comandorul (r) Mircea

Constantinescu a prezentat lucrarea ce va fi dedicată memoriei lui Gheorghe Mocioniță.

Aceasta va purta titlul "Cântecul orb al destinului", un vers din poezia pe care el o scrisese cu două luni înainte de "a se muta" definitiv în amfiteatrul cerului și din care reproducem ultima strofă: "…Și zările-s atât de largi…/Motorul cântă, cântă…/Și cântecul e-n mine,/Iar eu sunt cântec/Cântecul orb al destinului".

SPRE BUCURIA VETERANILOR

Cei mai vârstnici foști ostași ai țării care au făcut parte în anii celui de-al doilea război mondial din Forțele Aeriene au motive de bucurie. După creșterea indemnizației, funcție de durata participării pe front, intrată în vigoare la începutul acestui an, în lunile care urmează veteranii decorați cu distincții militare de război, între care se numără și "Virtutea Aeronautică", "Medalia Aeronautică", și care nu au fost împroprietăriți până acum în baza Legii 44/1994, își vor vedea satisfăcute cererile. Potrivit unui alt act legislativ emis anul trecut, cei ce au optat pentru contravaloarea în bani, în locul unui hectar teren arabil sau 500 mp intravilan, vor intra în posesia sumei corespunzătoare.

La Conferința cu președinții filialelor județene și de sectoare ale Capitalei, desfășurată recent la Cercul Militar Național, președintele Asociației Naționale a Veteranilor de Război, generalul (r) Marin Badea Dragnea, a anunțat că s-a făcut propunerea ca renta veteranilor distinși cu "Crucea Comemorativă a celui de al doilea război mondial, 1941–1945" să crească de la 25 la sută din solda de grad a unui sublocotenent, la 50 la sută. Totodată, liderul național al veteranilor a informat președinții de filiale despre demersurile întreprinse pentru rezolvarea problemelor legate de asigurarea cu medicamente și bilete de tratament, recorelarea pensiilor, repartizarea de ajutoare pentru cei cu venituri mici etc.

Prezența la Conferință a reprezentanților Președinției, Guvernului, Ministerului Apărării Naționale și intervențiile avute în timpul desfășurării lucrărilor sunt un gir că aspectele dezbătute vor fi rezolvate.

Pagină realizată de PETRE BÂNĂ

■ Interviu cu generalul-maior Laurenţiu Maftei, locţiitor al şefului Statului Major al Forţelor Aeriene ■

PERFORMANŢA – CUVÂNTUL DE ORDINE ÎN FORŢELE AERIENE ALE ROMÂNIEI

– Domnule general-maior, au trecut două luni de zile de când România a intrat oficial în NATO. Din acel moment, anumite structuri aparținând Forțelor Aeriene ale României acționează sub comandă NATO. Vă rog să ne spuneți care sunt aceste structuri.

– Este vorba de ceea ce se cheamă **“emplacement forces”,** structuri care acționează de pe teritoriul național, care în momentul de față au un nivel de pregătire avansat, iar o parte din ele sunt conectate la sistemul de apărare aeriană integrat al NATO. Ele asigură partea de comandă-control, partea de supraveghere aeriană, precum și serviciul “poliție aeriană”. Trebuie să precizez că toate acestea au fost validate în urma unor activități efectuate de echipe de la COMAIRSOUTH. De asemenea, au fost evaluate printr-un exercițiu de poliție aeriană desfășurat în prezența generalului-locotenent Glen Moorhead, comandantul Forțelor Aeriene NATO din Europa de Sud. Despre care structuri este, totuși, vorba? Despre Comandamentul Operațional Aerian Principal, prin Centrul de Operații Aeriene, despre tot ceea ce înseamnă sisteme de supraveghere radar, despre tot ceea ce înseamnă sisteme de comunicație – pentru a realiza integrarea informațională și, desigur, despre aeronavele de la bazele aeriene Fetești și Câmpia Turzii care execută serviciul “poliție aeriană”, în baremele, după procedurile și potrivit tuturor cerințelor NATO.

– Domnule general, ar fi interesant să precizăm pentru cititorii noștri momentul din care structurile aparținând Forțelor Aeriene ale României, pe care le-ați enumerat, au început să acționeze sub comandă NATO.

– Momentul acesta a fost pregătit din timp, s-au instalat echipamente, s-au însușit proceduri, au fost pregătiți oamenii, s-au făcut testări și evaluări. El s-a produs o dată cu transmiterea, sub semnătura domnului ministru Ioan Mircea Pașcu, a acordului Ministerului Apărării Naționale al României cu privire la transferul de autoritate a forțelor pentru executarea serviciului “poliție aeriană”. Acest moment este 29 martie 2004, ora 18.00. De atunci, noi executăm serviciul “poliție aeriană” sub comandă NATO, cu aeronave de luptă de la cele două baze, cu sisteme de supraveghere aeriană și comandă-control despre care am vorbit, în toate condițiile meteo, atât ziua cât și noaptea, 24 de ore din 24, șapte zile din șapte!

– Iată-ne, așadar, la un interval de două luni de zile de la momentul istoric, 29 martie 2004, ora 18.00. Care sunt, domnule general-maior, primele concluzii privind modul în care a acționat personalul Forțelor Aeriene ale României în această perioadă?

– În mod cert, concluziile sunt bune, pozitive. De ce susțin acest lucru? Pentru că noi am experimentat din timp procedurile, am antrenat oamenii, i-am pregătit, am verificat funcționalitatea de sistem, am avut o serie întreagă de activități de preevaluare cu structuri din COMAIRSOUTH. Toate aceste elemente au pregătit momentul 29 martie. Prin activitățile de pregătire, de instruire în comun, prin activitățile de evaluare care s-au desfășurat, prin celelalte activități, noi am stabilit la ce nivel ne aflăm. La momentul în care s-a realizat transferul de autoritate, deci, momentul efectiv de la care executăm serviciul “poliție aeriană” sub comandă NATO, bineînțeles că știam ce plusuri avem, știam ce minusuri avem. Pot să spun cu certitudine că, astăzi, activitățile se desfășoară după rigorile NATO, după cerințele NATO, ba, este și un plus în ceea ce privește interesul oamenilor, determinarea lor în însușirea și aplicarea întocmai a procedurilor. Ne aflăm în faza de perfecționare a deprinderilor atât pentru personalul care lucrează în Centrul de Operații Aeriene de la Comandamentul Operațional Aerian Principal, cât și pentru personalul din Centrele de Operații de la bazele aeriene, pentru personalul care deservește sistemul de comunicații sau care execută partea de supraveghere aeriană. Din acest punct de vedere, putem să spunem că, în perioada care a trecut de la accedere, am realizat deja salturi din punct de vedere calitativ. Fără lipsă de modestie, trebuie precizat că **România este singura țară din cele care au acces în ultimul val care își asigură integral tot ce presupune executarea serviciului “poliție aeriană” cu mijloace proprii: sisteme de comandă-control, de supraveghere, mijloace de acțiune. Pe scurt: forțele noastre “sub comanda NATO” acționează foarte bine!**

– În pachetul de forțe negociat de Armata României înainte de aderare există și sintagma “forțe la dispoziția NATO”. În ce se materializează acest aspect pentru Forțele Aeriene?

– În ceea ce ne privește, avem clare și lucrurile referitoare la acest aspect. Forțele respective sunt definite, sunt dimensionate cu exactitate și, în prezent, ele urmează un program de pregătire după standarde, după proceduri NATO. În acest sens, s-a convenit un calendar potrivit căruia o anumită structură de forțe trebuie să fie gata de acțiune la o dată prestabilită.

Avem o serie întreagă de responsabilități în ceea ce privește constituirea forțelor și capabilizarea lor acțională. O parte a acestor forțe va executa misiuni de transport aerian, care se asigură cu avioane C-130 și cu elicoptere de transport. Capabilitățile de căutare-salvare în condiții de luptă se vor asigura cu elicopterele SOCAT. Sunt cunoscute forțele și momentul în care trebuie să fie gata de acțiune. Avem angajate, totodată, capabilități de evacuare medicală, deci, este vorba de misiunile MEDEVAC, pentru care, de asemenea, avem

structuri definite și cu instruirea eșalonată în timp. Trebuie să pregătim și forțe apte să acționeze în teren minat. La fel, avem în pachetul de forțe și o dimensiune care se referă la misiuni de sprijin pentru care avionul MiG-21 LanceR, varianta aer-sol, răspunde întru totul exigențelor cerute și dispunem de o structură pregătită pentru astfel de acțiuni.

– Domnule general, există un element foarte interesant, acela al stadiului integrării spațiului aerian al României în spațiul aerian al NATO. Cum stau lucrurile din acest punct de vedere?

– Integrarea spațiului aerian al României în spațiul aerian al NATO a fost o problemă pregătită din timp. Prin grija conducerii Armatei României, a Statului Major General, a Statului Major al Forțelor Aeriene, a celorlalte elemente cu atribuțiuni în apărarea țării, a fost realizat, cu o jumătate de an în urmă, un document integrator care a fost supus aprobării Consiliului Suprem de Apărare a Țării. Acest document, **"Concepția de Apărare Aeriană Integrată a României"**, cuprinde două dimensiuni importante. Una vizează integrarea acțională a tuturor elementelor românești care acționează în spațiul nostru aerian sub o comandă unică, având la dispoziție sistem de senzori, sistem de înștiințare și tot ceea ce presupune luarea unei decizii în cunoștință de cauză și în timp foarte scurt. Cea de a doua dimensiune o reprezintă integrarea apărării aeriene naționale în NATINEADS. Documentul, aprobat, cum spuneam, de Consiliul Suprem de Apărare a Țării, a ținut seamă de reglementările și concepția NATO în domeniu, iar acest document l-am aplicat și continuăm să-l aplicăm. Așa se face că noi am fost pregătiți și sub acest aspect pentru momentul 29 martie 2004. A fost nevoie de un proces, de o acțiune consistentă și continuă. Drept urmare, pot să spun că, la această oră, **apărarea aeriană a României este integrată în apărarea aeriană a NATO prin conectarea la NATINEADS, iar spațiul aerian al României face parte din spațiul aerian NATO!**

– Este liniștitor ceea ce ne spuneți, domnule general-maior, și cred că Forțele Aeriene se pot felicita pentru performanțele obținute. În continuarea discuției noastre, vă rog să faceți câteva referiri la nivelul de operaționalizare al Comandamentului Operațional Aerian Principal.

Generalul-locotenent Glen Moorhead, comandantul Forțelor Aeriene NATO din Europa de Sud – la Baza Aeriană 86 Feteşti

– Comandamentul Operațional Aerian Principal este una din structurile Armatei României care desfășoară activități potrivit principiilor, reglementărilor și standardelor NATO. Această structură dispune de facilități de comunicații ce permit primirea, analiza, interpretarea, afișarea și transmiterea oportună a informațiilor cu privire la tot ceea ce presupune acțiunea în spațiul aerian. Această entitate, dispune de oameni bine instruiți din toate punctele de vedere, cu deprinderile necesare, cu nivelul de antrenament cerut pentru a acționa cu promptitudine și eficiență 24 de ore pe zi și 7 zile pe săptămână.

Comandamentul Operațional Aerian Principal este o structură complexă, cu misiuni de cea mai mare importanță, o structură concepută și realizată din toate punctele de vedere la nivelul de profesionalizare impus de exigențele NATO.

– Între elementele nou apărute și care, din punctul de vedere al securității aeriene, presupun măsuri deosebit de complexe se află conceptul RENEGADE. Ce ne puteți spune despre acesta?

– RENEGADE este un concept care s-a impus ca urmare a evenimentelor tragice petrecute în Statele Unite ale Americii la 11 septembrie 2001. El se referă la modul de acțiune în situația în care se stabilește că o aeronavă de transport aflată în zbor, chiar cu pasageri la bord, este pe punctul de a fi folosită ca armă, ca mijloc de distrugere. Conceptul se află în curs de dezbatere și soluționare la nivelul NATO. Există o serie întreagă de abordări care țin seamă de punctele de vedere ale diferitelor state. Lucrurile sunt deosebit de complicate și presupun corelarea completă a reglementărilor naționale cu reglementările Organizației Aviației Civile Internaționale și, desigur, cu reglementările NATO. Acțiunile de tip RENEGADE prezintă, după opinia mea, cel mai mare grad de periculozitate și ele presupun răspunderi cu totul excepționale din partea factorilor și forțelor destinate să acționeze într-o asemenea situație. Forțele destinate pentru a acționa într-o împrejurare de acest gen nu sunt altele decât cele care execută serviciul "poliție aeriană". Modul de supraveghere aeriană, modul de identificare, modul de definire a țintei sunt cele presupuse de standardele NATO.

FPS-117 – element definitoriu în noile condiții de supraveghere a spațiului aerian

– Cui revine responsabilitatea luării hotărârii de a distruge, de a doborî, de a nimici o țintă RENEGADE?

– Responsabilitatea acțiunii în ceea ce privește combaterea unei ținte RENEGADE este națională. Desigur că există mai multe niveluri de decizie, fiecare cu încărcătura lui de răspundere, de risc indusă de fenomen. Mă refer la supravegherea aeriană, la identificarea țintei și, mai ales, la definirea acesteia ca fiind RENEGADE. Dar, potrivit cadrului legal existent astăzi în România, respectiv Legii 257, decizia cu privire la executarea focului de nimicire aparține exclusiv ministrului apărării naționale. Realizați, cred, că o asemenea decizie trebuie luată într-un timp foarte, foare scurt.

– Vă propun, domnule general-maior, ca în continuare să vă referiți la stadiul integrării Forțelor Aeriene ale României în structurile NATO. Ce mai este de făcut pentru definitivarea integrării?

– Din momentul în care România a primit invitația de accedere la NATO, desigur că s-au amplificat o serie întreagă de activități care erau declanșate anterior. Unele au căpătat un nou contur, iar prioritățile au fost reanalizate. Cu privire la integrare, există o definire foarte exactă a activităților, cuprinzând inclusiv planificarea resurselor, eșalonarea timpului, stabilirea oamenilor și a responsabilităților acestora, parcursul de instruire și evaluare. Toate aceste aspecte sunt definite foarte bine printr-un document care se numește "Planul de Accedere și Integrare al Forțelor Aeriene". Documentul este definitivat împreună cu experți ai COMAIRSOUTH, mă refer la formă, iar elementele de fond sunt stabilite pe baza posibilităților noastre. Planul are două dimensiuni – una de accedere și una de integrare. Dimensiunea de accedere s-a derulat în principal până la momentul 29 martie, ora 18.00. Pentru dimensiunea de integrare, preocupările noastre nu au început, toate, după 29 martie, o parte a activităților fiind declanșate anterior. Unele structuri deja au fost validate ca fiind operaționale, altele se află în diferite stadii de pregătire. Pot să spun că, din punct de vedere al capabilităților acționale, avem structuri la care sunt realizate toate cerințele.

De pildă, în cazul piloților, al luptătorilor aerieni, o parte sunt pregătiți pentru a acționa în toate condițiile și pentru toate tipurile de misiuni, alții sunt în pregătire în diferite stadii. Oricum, noi avem certitudinea că putem să ne încadrăm în acel grafic privitor la integrare pe care l-am stabilit și, în felul acesta, să îndeplinim cerințele definite prin pachetul de forțe. Ceea ce nu înseamnă că nu avem deja structuri care sunt pe deplin operaționale și pot să desfășoare activități după toate regulile și exigențele NATO. Dacă mă refer, de exemplu, la Centrul de Operații Aeriene, acolo nu putem spune că avem doi operatori pregătiți și trei mai puțin pregătiți. Operatorii aceștia trebuie să aibă cu toții un anume nivel de instruire și să lucreze la acest nivel 24 de ore din 24. Referitor la partea de supraveghere aeriană, la fel, nu putem să spunem că echipajul de la un radar e mai pregătit, iar altul mai puțin pregătit. Pot să spun că, **în ceea ce privește nivelul de integrare, ne situăm la stadiul la care trebuie să fim în momentul de față!** Dar, desigur, continuăm cu pregătirea oamenilor, cu operaționalizarea structurilor, în așa fel încât să avem garanția că, la termenele stabilite potrivit pachetului de forțe, vom fi în măsură să îndeplinim misiunile care ne vor fi încredințate.

MiG-21 LanceR – aeronavele care execută misiuni de "poliție aeriană" la Feteşti și Câmpia Turzii

– În paralel cu eforturile pentru operaționalizare are loc și procesul de restructurare a Forțelor Aeriene. Cum stau lucrurile în acest domeniu domnule general?

– Nu putem să vorbim de operaționalizare fără să luăm în calcul restructurarea. Și, dacă vreți, un punct de plecare în abordarea acestui subiect este faptul că înainte aveam un număr de baze aeriene, iar acum avem alt număr de baze. Înainte aveam un număr de avioane și elicoptere, un număr de sisteme de rachete și radare pe care trebuia să le menținem în exploatare și să le asigurăm mentenanța, astăzi avem altele. Dar banii sunt aceiași, deci, practic, cu banii cu care trebuia să susținem înainte 10–12 baze aeriene, susținem, acum, numărul de baze aeriene pe care le avem. Astfel, cheltuielile de operare și mentenanță nu se mai împart pe nu știu câte baze aeriene, nu se mai împart pe nu știu câte avioane de nu știu câte tipuri ș.a.m.d. Deci, din acest punct de vedere, eu spun că se poate face o conexiune directă între restructurare și operaționalizare, între modernizare și operaționalizare. Prin modernizare, noi înțelegem absolut toate aspectele care duc în final la operaționalizare. Modernizarea nu înseamnă doar să am un echipament nou. Degeaba am un echipament nou, dacă nu am omul instruit, dacă acesta nu are posibilitățile de a folosi un anume sistem informațional. Este vorba, în special în Forțele Aeriene, de acea **performanță de sistem.** Performanță de sistem, performanță acțională, performanță operațională, care presupun realizarea entității tehnică–om– sistem informațional– procedură, care să ducă la îndeplinirea misiunii.

– Domnule general, în ultimii ani, datorită schimbărilor deosebit de profunde care au avut loc, datorită restructurării, la comanda diferitelor eșaloane au venit oameni noi. Ce părere aveți despre acești oameni, despre echipele pe care ei le alcătuiesc?

– Foarte bună întrebare. Și spun foarte bună, pentru că ea este legată de întrebarea anterioară, referitoare la restructurare și modernizare. Trebuie să avem în vedere că a fost vorba, la noi, de o dinamică destul de alertă a structurilor, de o dinamică destul de alertă a încadrării oamenilor pe posturi, presupunând profunzime în analiză, responsabilitate în decizii, oportunitate. Este deja dovedit faptul că acțiunea în echipă este cea mai benefică. Apreciez că, la nivelul structurilor principale din Forțele Aeriene, dispunem de echipe închegate, de echipe care și-au definit foarte exact parcursul următor și care știu bine pașii pe care trebuie să-i mai facă. Nu pot spune că totul este foarte bine, că absolut toate echipele sunt închegate, dar pot să spun că absolut toate parcurg un traseu promițător pentru închegare. Marea majoritate a echipelor de comandă din structurile Forțelor Aeriene sunt echipe tinere și au înțeles că în final contează criteriile de performanță. Este îmbucurător faptul că în aceste echipe avem destul de mulți oameni tineri. De altfel, mai în glumă, mai în serios, eu am lansat la o activitate, la o ședință de coordonare, ideea ca fiecare colonel să formeze un maior care să-i ia locul. Cred că nu este lipsit de importanță să avem în vedere așa ceva. Este un lucru pe care trebuie să-l rezolvăm. Spuneam că este îmbucurător pentru că îmi este dat zilnic să mă întâlnesc cu oameni destul de tineri cu gradul de maior, cu gradul de căpitan, care rezolvă probleme destul de dificile și care dovedesc și spirit analitic, și profunzime, și preocupare, și abordare matură a problemelor. Ceea ce nu înseamnă că nu mai avem și lucruri de făcut. Avem lucruri de făcut, și încă destule. Trebuie să fim mai atenți la selecția oamenilor, la numirea pe funcții, la evaluarea performanței pe funcție. Trebuie să definim foarte exact parcursul în carieră al omului pe baza performanței personale și nu pornind de la elemente de conjunctură, neesențiale. Și o ultimă subliniere. În momentul de față și în viitor, cuvântul de ordine în Forțele Aeriene ale României este, va fi PERFORMANȚA!

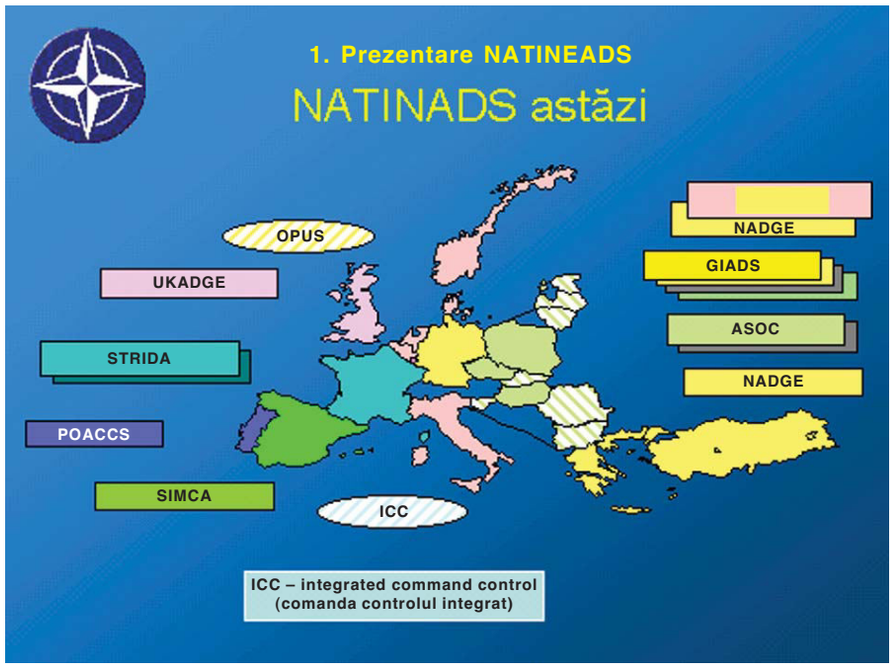
– Vă mulțumim mult, domnule general-maior, și sunt convins că discuția noastră va fi în folosul bunului mers al problemelor în cadrul categoriei noastre de forțe.

Interviu realizat de
comandor (r) DUMITRU AMARIEI

NATO – TRANSFORMĂRI FUNDAMENTALE LA TOATE NIVELURILE

Noua structură a Sistemului de Apărare Aeriană Integrată Extinsă a NATO

Pe linia transformării fundamentale, la toate nivelurile, a Alianţei Nord-Atlantice se înscriu, în mod firesc, şi regândirea şi reorganizarea apărării aeriene a NATO, respectiv trecerea de la NATINADS (Apărarea Aeriană Integrată) la NATINEADS (Apărarea Aeriană Integrată Extinsă).



DE LA NATINADS...

Actualul NATINADS (NATO Integrated Air Defence System) datează din septembrie 1960 şi are la bază decizia nr. 54 a Comitetului Militar al Alianţei. Sistemul respectiv a reprezentat, timp de câteva decenii, fundamentul poziţiei defensive a Alianţei şi a fost creat în scopul de a proteja integritatea spaţiului aerian al ţărilor europene ale NATO, interconectând, iniţial, sistemele de apărare aeriană din 9 state: Norvegia, Danemarca, Germania, Olanda, Belgia, Franţa, Italia, Grecia şi Turcia. Acesta constă în 87 de site-uri, dintre care 37 conţin complexe de procesare a datelor. NATINADS s-a constituit ca o sumă de diferite sisteme de apărare aeriană independente, cu posibilitatea de a se interconecta. NATINADS realizează schimburi de date privind situaţia aeriană recunoscută (RAP) între bazele terestre CRC (Control and Reporting Centres – Centre de Control şi Raportare) şi punctele de control şi raportare, a căror reţea constituie structura ASACS. Dar sistemul respectiv prezintă deficienţe majore, precum: lipsa integrării între diferitele tipuri de centre de operaţii aeriene C2 (defensive, ofensive şi sprijin aerian); neintegrarea totală a componentei aeriene cu cea a forţelor terestre şi maritime şi nici cu sistemele C2 naţionale; lipsa componentelor mobile (cu excepţia forţei NAEW). De aici, nevoia stringentă de transformare şi perfecţionare a sistemului.

...LA NATINEADS

În noile condiţii de securitate, summit-ul NATO de la Washington, din aprilie 1999, a aprobat **Concepţia strategică** şi unele **Iniţiative privind capabilităţile de apărare** ale Alianţei, iar decizia finală MC 54/1 (a doua ediţie revizuită), din 18 februarie 2002, a definit şi validat cadrul NATINADS în contextul internaţional actual, respectiv: ◆ principiile fundamentale ale NATINEADS; ◆ operaţiile NATINEADS pe timp de pace, în situaţii de criză şi conflict, relaţiile şi responsabilităţile de comandă şi control asociate; ◆ funcţiile NATINEADS în contextul noilor condiţii de securitate (apărarea aeriană extinsă, apărarea maritimă şi extinderea geografică a sistemului); ◆ directivele pentru comandanţii strategici privind întreţinerea, păstrarea şi extinderea NATINEADS astfel încât să corespundă provocărilor specifice noilor condiţii strategice.

Pornindu-se de la faptul că NATINADS nu poate satisface cerinţele pentru comanda-controlul efectiv al tuturor operaţiilor aeriene pe termen lung şi nici asigura principiile şi concepţiile directoare pentru îndeplinirea misiunii de apărare aeriană colectivă a Alianţei, s-a adoptat un sistem unic de comandă-control modern, cu o singură arhitectură şi SW comun, NATINEADS, capabil să asigure: ◆ susţinerea unui număr mare de operaţii aeriene globale (defensive, ofensive şi sprijin aerian); ◆ reducerea investiţiilor şi a costurilor operaţionale (de întreţinere); ◆ pregătirea pentru cerinţele viitoare şi mărirea capabilităţilor pentru mobilitate şi apărare aeriană extinsă.

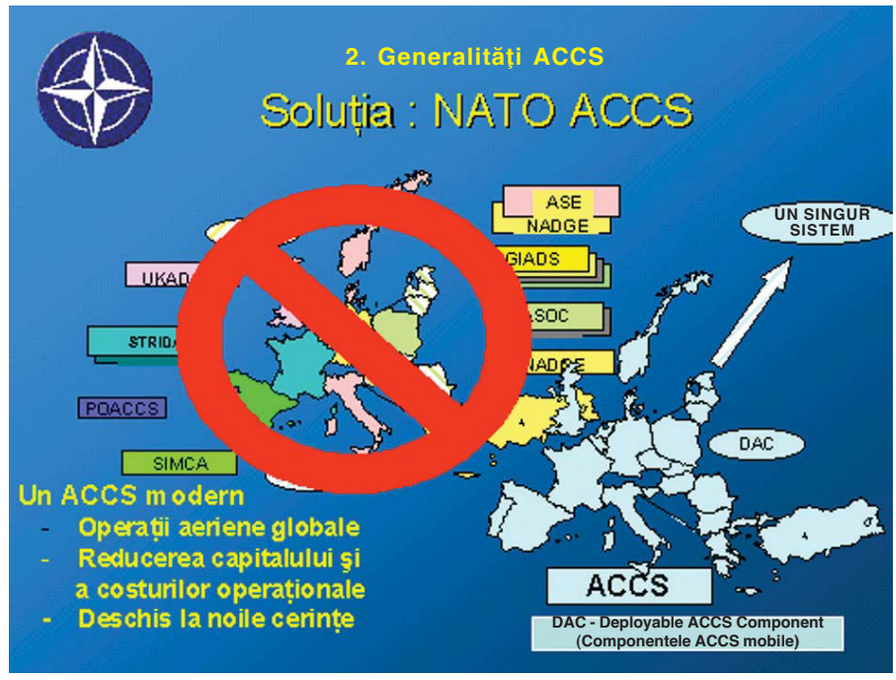
PROGRAMUL ACCS

Luând în considerare aceste necesităţi, NATO a decis să dezvolte principiile, concepţiile directoare şi cerinţele prevăzute în MC 54/1 (a doua

ediţie revizuită) şi să implementeze programul ACCS (Sistemul de Comandă-Control al Spaţiului Aerian) prin decizia Consiliului Nord-Atlantic. Obiectivele programului ACCS sunt: ◆ înlocuirea sistemelor de apărare aeriană de la sol (NADGE) şi a celor similare ieşite din uz; ◆ furnizarea instrumentelor de planificare şi dare a misiunilor capabile să fie integrate în toate tipurile de misiuni (defensive, ofensive şi sprijin aerian); ◆ sporirea interoperabilităţii forţelor întrunite cu ceilalţi utilizatori ai spaţiului aerian (forţe aeriene militare şi civile); ◆ dezvoltarea capabilităţilor mobile pentru sistemele C2 NATO.

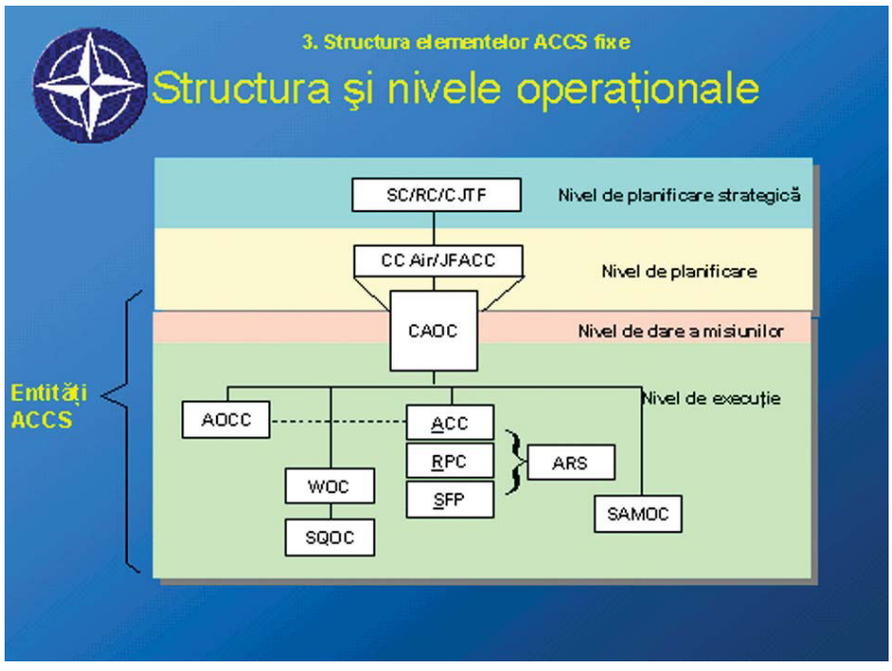
ACCS va fi unicul instrument pentru Bi-SC Commanders, cu capabilităţi să execute comanda-controlul asupra tuturor forţelor desemnate, şi va acoperi un spectru larg de misiuni: ◆operaţiuni de apărare aeriană – în cooperare cu forţele terestre şi navale; ◆operaţiuni aeriene ofensive; ◆ operaţiuni de sprijin aerian tactic şi maritim (TASMO); ◆ contribuţie navală la campania aeriană; ◆ supraveghere aeriană şi distribuirea RAP pentru operaţiile CJTF; ◆ contramăsuri active şi pasive TBMD; ◆ căutare şi salvare prin luptă (CSAR).

Validarea ACCS s-a făcut deja în ţările ce au constituit nucleul dezvoltării şi aplicării conceptului (Belgia, Franţa, Germania şi Italia). Prima fază de extindere a sistemului vizează Danemarca, Grecia, Olanda, Norvegia, Spania şi Turcia, iar a doua fază de extindere – Anglia şi Portugalia. Sistemul va deveni operaţional în întregul său în luna august 2006.



ACCS va avea următoarea structură. La nivelul Comandamentului Aliat pentru Operaţii (ACO) pentru Europa vor fi: ◆ 4 Centre de Operaţii Aeriene Combinate (CAOC) fixe (câte două pentru fiecare regiune); ◆ două DAC-uri (Deployable ACCS Component) pentru operaţiuni de tip Combined Joint Forces Task, Support for Peace Keeping Operations sau în afara regiunii. Acestea vor asigura funcţionalitatea completă cu oricare entitate fixă şi implementarea cu orice tip de interfeţe pentru o maximă flexibilitate. Toate entităţile ACCS vor fi interoperabile unele cu celelalte în mod permanent, la toate cele patru niveluri operaţionale (de planificare strategică, de planificare, de dare a misiunilor şi de execuţie).

ACCS va furniza platforma pentru integrarea diferiţilor senzori, sisteme de arme şi alte sisteme. Va fi un sistem de înaltă performanţă, modern, puternic, dispunând de tehnologie modulară şi putând asigura integrarea completă a planificării misiunilor cu sistemul de management al bătăliei, inclusiv cu apărarea împotriva rachetelor de croazieră. De asemenea, ACCS prezintă capabilităţi pentru integrarea sistemelor de comandă-control ale apărării antibalistice. Prin arhitectura-i modernă, ACCS este deschis oricărui fel de modernizări şi poate fi adaptat viitoarelor cerinţe cu modificări minime. El va asigura o arie de acoperire continuă în tot spaţiul aerian al NATO şi, datorită diversităţii interfeţelor, îmbunătăţeşte semnificativ interoperabilitatea internă şi externă. ACCS va fi primul sistem care va furniza funcţionarea automată a identităţii (ID) prin algoritmul IDCP (Identification Data Combining Process), va încorpora Link 16 pentru supraveghere, C2 şi controlul luptei. ACCS va avea posibilităţi de rezolvare a reţelei circulare strategice (Network Centric Warfare), de furnizare a informaţiilor şi datelor în timp real în teatrul european.



Colonel (r) NICOLAE RADU

Documentar realizat cu sprijinul specialiştilor Secţiei planuri şi politici din Statul Major al Forţelor Aeriene

POLITIC ŞI MILITAR

într-o lume dominată de puterea aeriană

Bombardierul strategic B-2 "Spirit", argument al binomului politic-militar

Două tendinţe – una politică **şi alta** militară **– converg în prezent pentru a crea capabilităţi militare cu caracteristici precum: capacitate de reacţie, letalitate, precizie, rază extinsă de proiectare a forţei. Separate sau combinate, aceste caracteristici trebuie asigurate prin metode care să reducă covârşitor riscul atacului asupra forţei proprii, să minimizeze distrugerile colaterale şi să evite escaladarea conflictului sau incidentele politice majore.**

Tendinţele politice. Societăţile moderne, caracterizate de democraţie politică şi economie de piaţă, tind să realizeze şi să menţină stabilitatea în lumea afacerilor. Suficienţa stabilităţii încurajează şi permite dezvoltarea ordonată şi predictibilă în sfera economică, politică şi socială. Un astfel de mediu permite economiei de piaţă să planifice, execute şi distribuie într-o manieră care să creeze prosperitate personală şi naţională, amplificată de certitudinea viitorului dorit. În căutarea suficienţei stabilităţii, aceste state adoptă strategii defensive similare, evitând tendinţele care ar putea fi percepute ca expansive sau imperiale.

În general, democraţiile nu atacă alte naţiuni în scop de expansiune teritorială, pentru a captura resurse sau a subjuga populaţii. Interesele lor primordiale rezidă în prezervarea propriului teritoriu şi, mai ales, a unui mod specific de viaţă, prin descurajarea agresiunii, iar interesele secundare sunt adesea orientate către păstrarea relaţiilor de piaţă şi stabilitatea regională.

Întrucât democraţiile moderne vor dori să prevină, să descurajeze sau să contracareze agresiunea, este de aşteptat ca ele să analizeze cu grijă *raportul interes/cost* înainte de a declanşa acţiunea. Liderii aleşi democratic vor cântări cu grijă înainte de a se angaja în operaţii militare, conştienţi fiind că nu există un teatru atât de îndepărtat, încât atrocităţile războiului să poată fi ascunse opiniei publice. Ca urmare, democraţiile moderne vor aborda cu reţinere "cucerirea" tradiţională şi vor avea oroare de pierderile proprii sau chiar pierderile colaterale în rândul populaţiei civile a inamicului. Efectele combinate ale acestor factori, într-o continuă creştere în societăţile moderne, duc la dorinţa de a dezvolta acele abilităţi care pot influenţa comportamentul adversarului, fără să fie necesară ocuparea teritoriului, însuşirea resurselor şi guvernarea. Aceste societăţi vor dori tot mai mult să dezvolte acele capabilităţi care asigură rezultatele dorite la un preţ uman cât mai mic cu putinţă. Pierderile militare aliate, de exemplu, sunt incomparabil mai mari în perioada de stabilizare a Irakului decât cele înregistrate pe durata războiului din 2003, susţin afirmaţiile anterioare.

Tendinţele militare. De la începuturile sale, natura umană a fost înclinată spre divergenţă şi conflict, spre intenţia de a-şi construi unelte pentru diverse scopuri, inclusiv pentru ducerea războiului. Analizarea pe termen lung a evoluţiei armelor, de la suliţă, arc şi săgeată, până la catapultă şi armele de foc, evidenţiază dorinţa de a afecta adversarul de la o distanţă suficientă pentru a evita reacţia similară.

Chiar de la începuturile zborului, militarii au înţeles extraordinarul potenţial de dominare al celei de-a treia dimensiuni, previziunea depăşind chiar posibilităţile tehnologice. Viziunea despre capabilităţile militare de operare în mediul aerospaţial a fost mereu suficient de clară şi atractivă pentru a focaliza investiţii şi energie.

Tendința militară de durată către *proiectarea diferențiată a influenței și vulnerabilității* favorizează dezvoltarea capabilităților aerospațiale, menținându-se ferm în sfera tehnologiilor avansate. Progresele în viteză, rază de acțiune, agilitate, precizie și letalitate, completate de tehnologii "stealth", independență/autonomie, informații și transmisii de date, sporesc gradul de exploatare a celei de-a treia dimensiuni în scopuri militare, prin aplicarea a ceea ce numim **puterea aeriană.**

Progresul capabilităților aerospațiale, caracteristicile lor intenționate, dar și consecințele neintenționate par a fi ajuns la o dezvoltare completă, la maturitate. Limite obiective în utilizarea puterii aeriene continuă însă să existe și ele trebuie cunoscute, iar restricțiile, impuse îndeosebi din considerente politice și morale, vor afecta cu siguranță atingerea potențialului permis de dezvoltarea "hardware" a puterii aeriene. Orice încercare de a rezolva definitiv tensiunea naturală dintre imperativele operațiilor militare și cerințele autorităților politice este foarte periculoasă, ambele seturi de revendicări fiind corecte în felul lor.

Majoritatea războaielor sunt purtate pentru a convinge liderii inamicului să facă ceea ce altfel nu ar accepta, cu alte cuvinte, să renunțe la obiective politice proprii. Ca urmare, rolul și relația puterii aeriene cu politicul în războiul modern nu pot fi înțelese fără a aborda obiectivele acestuia.

Organizațiile militare sunt solicitate să execute misiuni deosebit de dificile în scopul realizării unor obiective politice, iar rezultatul va fi acceptabil numai în măsura în care aceste obiective sunt clare, iar mijloacele la îndemână suficiente. În teorie, planificatorii militari își bazează munca pe orientările clare ale scopurilor politice și diplomatice, formulate de liderii lor politici. Pentru a organiza forțe militare, a dezvolta strategii, a selecta obiective intermediare și a executa operații, ei trebuie să cunoască acele scopuri, precum și mărimea și natura forțelor pe care le pot utiliza. Deși adevărul acestui concept pare evident pentru orice gânditor militar, majoritatea sunt de acord că **inerenta complexitate, haosul și necunoscutele conflictelor fac deseori dificilă formularea cu claritate a scopurilor politice și diplomatice specifice viitorului război, implicit stabilirea formei și mărimii forței militare necesare.**

În lumea reală, ca o consecință a celor afirmate anterior, planificatorii militari se bazează în mod obișnuit pe exprimarea mai mult sau mai puțin clară a obiectivelor de îndeplinit, obiective ce sunt de multe ori necunoscute, confuze sau doar presupuse. Fără o orientare clară, chiar și cea mai puternică aviație militară poate obține victorii care să aibă foarte puțin de-a face cu atingerea unor obiective politice realiste. Flexibilitatea doctrinară ce însoțește și reflectă flexibilitatea puterii aeriene compensează doar parțial absența unor obiective politice clare sau ezitarea între războiul cu obiective limitate și războiul total.

Înțelegerea diferențelor dintre războaiele cu obiective politice limitate și cele totale este esențială pentru alegerea instrumentelor militare cele mai potrivite, în particular pentru stabilirea modalităților care să asigure eficacitatea utilizării puterii aeriene. Amploarea violenței, extinsă și asupra populației civile, sau mobilizarea întregii societăți, inclusiv trecerea la economia de război, constituie suficiente elemente de deosebire între cele două tipuri de războaie? Sau diferențele de fond sunt date de obiectivele războiului, care poate urmări fie distrugerea totală a regimului inamic, fie doar rezolvarea unei stări conflictuale, ceea ce nu pune în pericol supraviețuirea acestuia? Dacă războiul total este definit în sensul violenței extinse la nivelul întregii societăți, atunci puterea aeriană este arma celei mai bune alegeri.

Așa cum susținea, încă din 1921, pionierul strategiei aeriene, italianul Giulio Douhet, **"nu mai există de mult timp domenii în care să se poată trăi liniștit și în siguranță, nici câmpuri de bătălie limitate la actualii combatanți. Dimpotrivă, câmpul de bătălie va fi limitat de frontierele națiunilor în război și toți cetățenii, devenind combatanți, vor fi expuși ofensivei aeriene a inamicului. Nu va mai fi mult timp o deosebire între soldați și cetățeni".**

Fortăreața zburătoare "AWACS" – santinela din ceruri a securității pe pământ

Criticii care atribuie fiecare insucces militar restricțiilor impuse puterii aeriene, spre exemplu interdicția de a bombarda China intervenționistă în timpul războiului coreean sau eșecul scoaterii din funcțiune a rețelei electrice a Belgradului în prima noapte a războiului, definesc acele conflicte ca războaie limitate, întrucât nivelul vio-

lenței nu a fost maximizat. Este însă dificil de demonstrat dacă o utilizare nerestrictivă a puterii aeriene ar fi schimbat în așa măsură cursul războiului, încât argumentul să câștige validitate. Mult mai importantă pare a fi stabilirea finalității posibile cu mijloace militare la dispoziție.

Există state care dețin suficientă putere militară pentru a proiecta operații aeriene cu mult dincolo de frontierele lor și a-și impune obiectivele în câteva zeci de zile. Dar aceasta nu face victoriile lor mai ușoare sau mai ieftine și nici pacea mai durabilă. **Problema nu este a lipsei de mijloace, ci a lipsei de strategii.**

Războiul înseamnă politică și politica presupune guvernarea unor teritorii și popoare. Însă este evident că forțele aeriene nu pot face, singure, acest lucru. Situația curentă din Irakul postbelic, prin numărul neașteptat de mare de victime civile și militare, dovedește că, atunci când forța este inadecvat utilizată, nici forțele de suprafață nu sunt capabile să impună o soluție durabilă. Războiul aerian modern cunoaște încă distrugeri colaterale, dar ele sunt generate de limitele tehnice și au un evident caracter involuntar, opus atrocităților primare comise frecvent "la sol".

Fără a schimba radical esența războiului, puterea aeriană a modificat modul de ducere a acestuia și a multiplicat opțiunile la îndemâna politicienilor și comandanților militari. Războiul aerian modern reprezintă superioritatea tehnologică a societății și cea mai clară formă de intimidare militară. Precizia sa extremă și utilizarea discriminatorie reduc distrugerile inutile. În ciuda devastatoarei sale letalități, puterea aeriană diminuează considerabil pierderile în rândul necombatanților. Din zecile de milioane de oameni care au pierit în războaiele secolului trecut (covârșitoarea majoritatea fiind necombatanți), doar 2 la sută au murit datorită atacurilor aeriene!

Intervenția oamenilor politici, inclusiv la nivel tactic, este uneori necesară și stringentă. Un exemplu bun este oferit de executarea misiunilor de Poliție Aeriană, când nevoia de a proteja populația inocentă sau structuri și obiective naționale vitale poate impune atacul și deschiderea focului asupra avioanelor civile cu pasageri la bord, utilizate ca arme teroriste. Dacă o pregătire generală a oamenilor politici privind utilizarea corespunzătoare a capabilităților puterii aeriene reprezintă o cale previzibilă de sporire a eficacității operațiilor aeriene ulterioare, asumarea unei atitudini mai active în formarea liderilor politici pentru luarea rapidă, în câteva minute, a deciziei legale, care să permită combaterea eficace a aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian național, este obligatorie.

În cazul concret de mai sus, teribila decizie de a doborî un avion cu pasageri civili la bord presupune risc sporit de dezvoltare a incidentelor diplomatice, o imensă încărcătură morală, responsabilitate politică și rapiditate, care nu se pot realiza într-o situație reală fără antrenarea comună a liderilor civili și militari în exerciții de apărare aeriană și realizarea unui sistem fiabil de comunicații. Cu implicații importante asupra suveranității naționale, transferul responsabilității protejării intereselor noastre în spațiul aerian românesc către o structură aliată, prin integrarea în NATINADS (Sistemul NATO Integrat de Apărare Aeriană), este în totalitate o decizie a politicului privind utilizarea unei funcții specializate a forțelor aeriene. Transferarea responsabilității către Comandamentul Suprem Aliat din Europa nu va modifica însă dreptul și obligația liderilor politici naționali de a-și asuma costul moral și responsabilitatea deciziei în situații RENEGADE.

În concluzie, arta politicii constă în orientarea operațiilor aeriene fără a afecta în nici un fel logica militară.

Așa cum mulți observatori militari au afirmat după războiul din Golf, probabilitatea ca puterea aeriană să determine decisiv finalitatea războiului dintre statele naționale a crescut. Viteza, manevrabilitatea și raza de acțiune generează o capacitate de reacție, putere de nimicire și flexibilitate neîntâlnite la nici o altă formă de putere militară anterioară. Pe scurt, forțele aeriene au capabilitatea de a ataca eficient oricare din instrumentele puterii naționale a statului inamic, asigurând decidenților politici o importantă gamă de opțiuni.

Democrațiile liberale au găsit în dezvoltarea puterii aeriene măsura de excepție care să minimizeze pierderile proprii în război, păstrând capabilitățile militare corespunzătoare angajamentelor politice. Alte democrații împărtășesc valorile similare sau identice ale prosperității și progresului tehnic. Cetățenii acestor state democratice se așteaptă ca guvernele lor, în eventualitatea unui război, să utilizeze întregul potențial al forțelor aeriene pentru a minimiza riscurile și costurile. Forțele aeriene asigură democrațiilor instrumentele necesare corespunzătoare valorilor lor comune.

Importantele mutații în întrebuințarea forțelor aeriene pot începe și cu avionul fără pilot "PREDATOR"

Potențialul complet al puterii aeriene poate fi realizat de acele forțe armate care acceptă și aplică sistematic valorile libertății de expresie, competiției de idei și libertății individuale. Este puțin probabil ca regimurile autoritare să prefere sporirea eficacității puterii aeriene cu prețul reducerii controlului asupra acestora. În situația conducerilor politice autoritare, utilitatea puterii aeriene ca instrument al statului este, de regulă, limitată de instituțiile politice, consecințele investițiilor importante presupuse de crearea și menținerea forțelor aeriene fiind minime sau, uneori, considerate periculoase pentru interesele regimului.

Războaie recente evidențiază cu claritate că influențele culturii politice asupra dezvoltării și întrebuințării forțelor aeriene persistă. Astfel, conflictul din Golf, din 1991, dovedește convingător nu

numai că puterea aeriană a devenit dominanta războiului modern, ci şi contrastul şocant între eficacitatea aeriană a forţelor aeriene aparţinând democraţiilor occidentale şi cele în slujba regimurilor autoritare. Cazul cel mai potrivit să exemplifice cum puterea aeriană modernă operează sub conducerea liderilor politici autoritari este războiul Iran – Irak, cea mai lungă confruntare militară convenţională a secolului XX.

De cele mai multe ori, succesul cu care democraţiile liberale au folosit forţele aeriene ca instrument al puterii a fost atribuit mai degrabă avuţiei naţionale asimetrice decât instituţiilor democratice şi sistemelor de valori, care au avut rolul determinant în dezvoltarea şi întrebuinţarea puterii aeriene. Spre deosebire de regimurile autoritare, democraţiile vestice au dezvoltat forţele aeriene naţionale ca o instituţie de securitate distinctă şi dominantă. Interrelaţia evidentă între democraţie şi puterea aeriană efectivă are nu numai o relevanţă actuală, ci şi o semnificaţie importantă pentru dezvoltările viitoare.

Deşi eficacitatea puterii aeriene este clar dependentă de instruire, echipare, organizare şi strategie, multe studii comparative privind puterea aeriană tind să pună accentul în primul rând pe aspectele tehnice şi materiale. În realitate, **factorii politici şi organizarea socială pot,** de asemenea, **să influenţeze major valoarea puterii aeriene ca instrument al puterii politice, amplificând sau atenuând potenţialul său material.**

Forţele aeriene şi-au dovedit capacităţile de excepţie când au fost utilizate de statele democratice. Democraţiile liberale deţin, de altfel, un avantaj asimetric distinct în folosirea forţelor aeriene în slujba intereselor lor individuale de securitate naţională sau beneficiază de oportunităţile securităţii colective disponibile în **"era puterii aeriene diferenţiale".**

Cu toate că acest avantaj este inerent culturii politice democratice, nimic nu garantează că statele democratice îl vor utiliza corespunzător sau că îl vor marginaliza cu premeditare. Înseşi crearea unei forţe aeriene şi investirea în puterea aeriană sunt urmări ale deciziei politico-militare, iar orientarea şi aranjamentele pentru obţinerea consilierii şi planificării în apărarea aeriană sunt dictate de politica de apărare, care poate sau nu să facă distincţia critică necesară cu referire la utilizarea optimă a unei anumite forme de putere de luptă.

Indiferent de constrângerile politice, probabilitatea de atingere a nivelului optim al unei campanii aeriene creşte dacă un aviator este implicat direct în comandă, în dialog nemijlocit cu autorităţile politice pentru a sprijini formularea opţiunilor militare specifice. În acest scop, liderii forţelor aeriene trebuie să înveţe cum să realizeze concordanţa dintre capabilităţile aeriene crescânde şi obiective politice dintre cele mai diverse, influenţând formularea acestora din urmă pentru exploatarea maximă a avantajelor inerente puterii aeriene.

În mod similar, un rol mai activ în deprinderea liderilor politici privind folosirea corespunzătoare a capabilităţilor aeriene, la pace şi război, reprezintă un imperativ. În situaţii de pace, pare mai simplu să autorizezi decolarea avioanelor de vânătoare din serviciul Poliţie Aeriană şi atacul asupra unui avion cu pasageri la bord decât declararea stării de război, dar ambele decizii cer egală gravitate în deliberare. Decizia de folosire a distrugătoarei puteri aeriene trebuie să fie urmarea cântăririi cu grijă a câştigului politic în raport cu riscurile şi costurile morale ale acţiunii. **Activitatea de prezentare a Forţelor Aeriene ale României şi exerciţiul de apărare aeriană desfăşurate în prezenţa ministrului apărării naţionale şi a şefului Statului Major General în aprilie 2004 dovedesc fezabilitatea afirmaţiilor anterioare.**

Vânătorul de tancuri "A-10A" – în misiune

Cea mai bună aplicare a puterii aeriene rezultă din înţelegerea ideilor şi adaptarea lor la împrejurări specifice. La fel ca aspectele materiale şi organizatorice, valorile spirituale naţionale şi cultura politică influenţează major capabilităţile puterii aeriene. Adăugându-se caracteristicilor "tradiţionale", combinaţia revoluţie informaţională – arme precise a produs un uriaş salt, neegalat în letalitatea şi eficacitatea puterii aeriene, care asigură politicului opţiuni suplimentare în aplicarea discriminatorie a forţei. Esenţa celor afirmate mai sus este că **aspectele nemateriale, printre care valoarea şi competenţa oamenilor, politicieni sau militari, sunt decisive în generarea şi obţinerea de beneficii maxime din avantajele unice oferite de puterea aeriană.**

Cele mai importante lecţii învăţate din războaiele aeriene ale ultimului deceniu trebuie să fie adaptate la ameninţările, situaţia, capabilităţile forţelor noastre aeriene, precum şi la relaţia particulară, indirectă, dintre politic şi puterea aeriană.

General-locotenent
GHEORGHE CATRINA

VIAȚA ÎNTRE PĂMÂNT ȘI CER...

Redactorul-şef mi-a aprobat, în sfârşit, ...decolarea! Împreună cu fotoreporterul nostru, am fixat cap compas Baza Aeriană Feteşti şi am pornit la drum. Mă încerca, trebuie să recunosc, emoţia. Se împlineau exact 42 de ani de când fusesem pentru prima oară "acasă" la aviatorii din Câmpia Soarelui. Mai păstram încă în memorie savoarea vieţii de aerodrom, asprimea vântului de Bărăgan, mirosul inconfundabil de kerosen, forfota aceea harnică a tehnicienilor, starterilor, verificatorilor, conducătorilor de zbor. Mi-era dor de aviatori, de acei minunaţi oameni şi de maşinile lor zburătoare, care dădeau viaţă şi sens unei colectivităţi prin excelenţă devotată meseriei, prin excelenţă eroică având în vedere misiunile încredinţate. Mi-era dor de piloţi, de acei temerari ai înalturilor, care, în veghea lor pentru Ţară, uită, pentru o clipă, că sunt pământeni ca şi noi şi, în straiele lor de îngeri păzitori, se zidesc în ceruri pentru a ne binecuvânta liniştea, tihna şi pacea. Ştiam că merg într-o unitate de elită a Forţelor Aeriene ale României, într-o structură modernă, interoperabilă din toate punctele de vedere cu structurile similare ale NATO, într-o entitate care s-a impus, în multiple exerciţii, aplicaţii şi misiuni sub egida Alianţei Nord-Atlantice şi a Programului Parteneriat pentru Pace, atât ca valoare intrinsecă – profesional şi camaraderesc –, cât şi ca promotoare a unor tradiţii şi moşteniri aviatice de aproape o sută de ani. Dar eram pregătit sufleteşte să-i cunosc, să-i admir şi să le consemnez virtuţile şi faptele, să-i aduc în faţa dumneavoastră, stimaţi cititori, în aura de Icari moderni, pe actualii aşi ai manşei, pe viitorii artişti ai acrobaţiilor celeste. Şi iată-i aşa cum sunt, cum trudesc, cum se perfecţionează neîncetat, cum năzuiesc spre mai binele lor şi spre mai binele Armatei României.

Istorie, din mers

Ne-a aşteptat, răbdător şi cu luciri de bucurie în ochi, prietenul şi confratele nostru într-ale scrisului, **căpitan-comandorul Dumitru Berbunschi,** alintat de toţi camarazii cu apelativul "Foozie", comandant de escadrilă de aviaţie de vânătoare, pilot clasa 1, "îmblânzitor" de renume al aeronavei de luptă MiG-21 LanceR. Drumul până la aerodrom l-am parcurs într-o frenetică derulare a istoriei de peste 50 de ani a unităţii care astăzi este cea mai... galonată Bază Aeriană a Armatei, insistând desigur, asupra momentului Bruxelles – 2 aprilie 2004, când România a devenit membru cu drepturi depline al Alianţei Nord-Atlantice.

Actul de naştere al Bazei a fost semnat în 1952, dar statornicirea în inima Bărăganului a avut loc în 1958. De atunci, unitatea a parcurs un drum mereu ascendent, misiunile ei au sporit ca importanţă şi complexitate, dotarea a ţinut pasul cu vremurile şi necesităţile, oamenii s-au succedat tumultuos, sub semnul aceleiaşi nobile dăruiri pentru profesie, pentru aviaţie. La început au fost avioanele IAK-11 şi IAK-18 (cu elice). Bune, în stare de adevărate performanţe în mâinile de aur ale unor adevăraţi "meseriaşi". Apoi au intrat în dotare, succesiv, "vânătorul" MiG-15 şi "fraţii" lui mai mari, MiG-17, MiG-19 (primul supersonic al unităţii), MiG-21. În perioada 1998–2003 s-a desfăşurat modernizarea aparatului MiG-21, varianta MF, care a devenit impetuosul MiG-21 LanceR, avion ce poate îndeplini misiuni NATO, lăudat de mai toţi piloţii aliaţi care l-au încercat în zbor şi în misiunile reale. Din 2003, Baza Feteşti execută atât misiuni de vânătoare, cât şi misiuni de vânătoare-bombardament, având în dotare atât avioane de luptă aer-aer, cât şi aer-sol. Iar de o lună, încercaţii piloţi de pe aerodromul Feteşti execută cu succes serviciul Poliţie Aeriană, sub comandă NATO.

O istorie de peste 50 de ani, "făcută" practic "din mers", de oameni inimoşi, profesionişti de ireproşabilă exemplaritate. În această vreme, au zburat şi au instruit pe alţii să zboare aşi ai aviaţiei militare precum **generalul-maior Horia Opruţă, generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală, comandorii Dorel Luca, Ion Zăpârţan, Victor Roşca, Constantin Mustaţă, căpitan-comandorii Doru Davidovici** şi **Adrian Săvulescu.** Ei şi mulţi, mulţi alţii au ridicat la cote maxime măiestria de pilot, au uimit prin precizia, acurateţea şi curajul evoluţiilor lor aeriene, au creat o adevărată şcoală de acrobaţi, dând impuls celorlalţi, ducând departe în lume faima aviaţiei româneşti, virtuţile fără seamăn ale stirpei lui Vlaicu, Vuia, Coandă şi Manicatide. Din păcate, unii dintre ei şi-au împlinit misiunea şi menirea cu preţul sacrificiului suprem. Este cazul **căpitan-comandorilor Doru Davidovici** şi **Adrian Săvulescu,** al **locotenenţilor Vasile Pop** şi **Dumitru Petra.** În memoria lor – o lacrimă, o garoafă şi o lumânare pe mormintele acoperite de lauri!

Impresionantă carte de vizită

În unitate îl reîntâlnim pe **comandorul Victor Strâmbeanu,** actualul comandant al

Bazei 86 Aeriană, pilot clasa 1, cu peste 1.200 de ore de zbor la activ, priceput instructor şi pedagog, om de o mare noblețe sufletească. Deşi pregătește personalul unității pentru o nouă zi de zbor, este destins, calm, comunicativ. Anii parcă l-au ocolit, aerul tare al Bărăganului i-au fortificat tinerețea, sănătatea, voioşia. Ştie tot ce se mişcă în Bază, ce face fiecare om din unitate, la ce parametri profesionali se situează. Vorbeşte cu căldură şi emoție de piloții **săi,** de progresele lor lăudabile în profesie, se mândreşte că Baza Aeriană pe care o comandă are o impresionantă carte de vizită, fiind, la această oră, cea mai avansată structură specializată, sub raport operațional, din categoria noastră de forțe armate.

Cu dotările şi personalul ei ultracalificat, Baza 86 Aeriană poate îndeplini, sub comandă NATO, întreaga gamă de misiuni aer-sol (interdicție aeriană, sprijin aerian apropiat, neutralizarea apărării antiaeriene inamice) şi aer-aer (interceptare, luptă aeriană, serviciu în aer şi escortare). De asemenea, poate îndeplini în bune condiții misiuni de cercetare-recunoaştere şi are capacitatea de a executa bombardamente cu arme inteligente şi muniții de mare precizie – ghidate prin laser şi sisteme în infraroşu. Din 1998 încoace, personal şi tehnică militară din Baza 86 Aeriană au participat la numeroase exerciții şi aplicații NATO şi NATO/PfP în Franța, Turcia, Slovacia, Bulgaria, bucurându-se de unanime aprecieri din partea aliaților şi partenerilor. Este vorba de misiunile din cadrul exercițiilor Volfac, Lone Kite, Cooperative Key, Strong Resolve etc.

În privința numărului orelor de zbor/pilot/an, baza se apropie de exigențele NATO. De altfel, partenerii de Alianță nici n-au... observat vreo diferență sub aspect profesional între români şi ceilalți, Baza 86 Aeriană obținând calificative foarte bune şi la ultimele două evaluări NATO. Oamenii unității gândesc ca la NATO, acționează ca la NATO, se pregătesc, zi de zi, ca la NATO. În incinta bazei există o sală NATO, cu documente, scheme şi aparatură specifice Alianței. Exigențele impuse de Alianța Nord-Atlantică au devenit parametri normali, cotidieni ai fiecăruia dintre piloții de aici. Ordinea, disciplina, rigoarea, atitudinea şi acțiunea preventive au făcut ca Baza 86 Aeriană să se situeze mereu la... înălțime, iar la controale şi inspecții să obțină calificative maxime.

În privința oamenilor unității, comandorul Strâmbeanu are, de asemenea, puncte de vedere şi aprecieri bine stabilite şi fundamentate. Toate subunitățile – cele două escadrile de avioane MiG-21 LanceR şi escadrila de elicoptere IAR-330 PUMA – sunt încadrate cu piloți foarte bine pregătiți, cu înaltă calificare, dar şi cu tineri ambițioşi, dornici de afirmare. Domnia sa ne-a vorbit de trei "valuri" de piloți: unul **super,** din care fac parte **locotenent-comandorii Nicolae Bucur** (cu circa 1.000 de ore de zbor, navigator de escadrilă şi pilot clasa 1), **Iulian Paţilea** (navigator de escadrilă, pilot clasa 1, circa 900 ore de zbor) şi **Gheorghe Stancu** (navigatorul Bazei, pilot clasa 1, care, într-o aplicație Volfac – cu militarii francezi – s-a "bătut" de la egal la egal cu faimosul Mirage-2000). Al doilea "val" este unul **intermediar,** avându-i ca port-drapel pe **căpitanii Robert Zomoniță** (comandant de patrulă, pilot clasa 1, absolvent al unei şcoli de aviație de 2 ani şi jumătate din Franța), **Daniel Moise** (pilot şef, cu mai multe cursuri în străinătate) şi **Adrian Popescu** (comandant de patrulă, absolvent al unui curs de comandanți de patrulă din SUA). În sfârşit, al treilea "val" este al **tinerelor speranțe,** al **viitorului.** Printre cei mai buni – **locotenenții Florin Sandu, Cătălin Lateş, Andrei Costache, Gabriel Iurea, Radu Juncu.** Absolut toți cunosc foarte bine limba engleză, şi-au însuşit procedurile de zbor şi de luptă ale NATO, pot îndeplini misiuni atât pe timp de zi, cât şi pe timp de noapte, în orice condiții meteo. Au venit aici, în "deşertul" din Câmpia Română, la cerere, conştienți că numai pe aerodrom te poți împlini ca pilot, ca luptător aerian. Deşi condițiile de trai nu sunt cele mai bune – lipsesc casele de serviciu, soțiile nu găsesc de lucru în zonă, transportul este greoi –, nici unul nu se plânge, nici unul nu vrea să plece în garnizoane mai acătării, pe funcții mai călduțe. Sunt bărbați adevărați, puternici şi ambițioşi, de o modestie dezarmantă, împătimiți de meserie, însetați de carte, de cunoştințe, gata să înfrunte orice greutăți pentru a urca până în vârful ierarhiei profesionale...

Oameni şi tehnică – gata pentru o nouă zi de zbor...

În punctul de conducere a zborului

Ritualul zborului

Dimineață cu cer mohorât şi vânt rece, tăios, dinspre Răsărit. În timp ce tehnicienii şi "managerii" pistei pregătesc avioanele de zbor, personalul navigant este adunat pentru instructaj. Mai întâi **comandorul Dan Buciuman,** locțiitorul comandantului pentru zbor, apoi comandantul Bazei pun la punct ultimele detalii ale unei zile "pline", cu peste 40 de decolări-aterizări programate. Şeful echipajului sondei meteo raportează principalele caracteristici ale zilei: plafonul norilor, viteza vântului, presiunea atmosferică, zona de vizibilitate. "Acceptabil" – murmură comandorul Strâmbeanu, iar conducătorul zborului din acea zi, **locotenent-comandorul Nicolae Bucur,** anunță misiunile, "capii" de formație, "țintele" şi "vânătorii". Fiecare ştie ce are de

MiG-21 LanceR s-a întors din misiune...

făcut, este pregătit trup și suflet pentru îndeplinirea misiunii. Deși par niște oameni obișnuiți, piloții au ceva aparte în priviri, în ținută, în modul de a se mișca, de a vorbi...

Pe pistă, apar autospecialele de pornire a motoarelor aeronavelor – "bătrânele" APA –, MiG-urile sunt aliniate pentru start, piloții și-au îmbrăcat costumele de zbor și se îndreaptă spre aeronave. Este ceva solemn în pasul lor, le citești pe chip hotărârea, tenacitatea. Tehnicienii le ies în întâmpinare, pun scările, controlează carlinga, aparatura de bord... Primul motor pornește, zgomotul este asurzitor, vântul parcă nici nu mai contează. Pornește și al doilea, și al treilea, și al zecelea. Ne dăm câțiva pași înapoi și-i admirăm în bloc pe neînfricații ce vor săgeta cerul. Trec pe linia de start comandorul Buciuman, căpitan-comandorul Dobre, căpitan-comandorul Berbunschi, căpitanul Zomoniță, comandorul Strâmbeanu (instructor în "dublă" cu locotenentul Iurea). Se introduce forțajul,

Căpitanul Robert Zomoniță iubește nespus decolările...

Avionul dublă-comandă, o adevărată epopee a zborului

turbina... ia foc, aerul fulgeră cutremurat, betonul trepidează, săgeata argintie țâșnește înainte, jetul aprins o împinge fantastic, iată, se desprinde de sol, se înalță impetuos, dispare sub nori. Pe pistă, îi ia locul altă pasăre cu aripile gata de zbor... Misiunea celor de dincolo de zări – antrenament pentru serviciul Poliție Aeriană, în diferite variante și specificități...

Tehnicienii se retrag, pregătindu-și ritualul pentru următoarea serie de zburători. Liniștea de pe aerodrom este, însă, doar aparentă. În turnul pentru conducerea zborului, cinci oameni țin "în frâu" întreaga activitate de la sol și din aer. La pupitrul de comandă – locotenent-comandorul Nicolae Bucur. Deși se vorbește intens, aproape neîntrerupt, nu auzi nici măcar un singur cuvânt românesc! Convorbirile cu piloții și cu celelalte elemente de asigurare a zborului se desfășoară în limba engleză, strict după algoritmul și procedurile NATO. Lângă el, responsabil cu măsurile de securitate, **locotenentul Andrei Costache**, pilot clasa a 3-a. În "zebră" se mai află **caporalul Cătălin Petcu**, cronometror, **maistrul militar clasa a 3-a Dumitru Fleșchiu**, observator, și **caporalul Ionel Nica**, transmisionist de serviciu. Toți formează o echipă, se înțeleg din priviri, se completează reciproc, trudesc calificat pentru succesul misiunii celor care zboară.

Activitățile se derulează în ritm alert, amețitor. Decolările și aterizările se țin lanț, imediat după ce și-au îndeplinit misiunea în aer, piloții se "refugiază" la "celulă", unde, cu ajutorul sistemului de vizualizare a traiectului de zbor și de verificare a îndeplinirii misiunii (VFGE), își fac autoanaliza, văd unde și ce nu a fost corect în algoritmul lor. Pe baza autoevaluării, bilanțul comandantului este mai ușor, mai simplu. Comandorul Strâmbeanu rezumă laconic observațiile sale: "Se vorbește cam lung, mult și poticnit! Atenție la comunicarea în engleză a înălțimii și celorlalte coordonate de zbor! Nu lungiți aterizarea! Cooperați în fiecare clipă, nu vă depărtați prea mult în cadrul formației! Scurtați convorbirile parazitare!"

În rest, totul a decurs normal, misiunile au fost îndeplinite în totalitate și la baremele standard NATO, "simpliștii" s-au comportat foarte bine, dintre tinerii locotenenți care au zburat "în dublă" (chiar cu comandantul bazei, pe post de instructor) sunt evidențiați Sandu, Iurea și Juncu. Calificativ maxim și pentru radiolocatoriști, și pentru tehnicieni, și pentru echipa de conducere a zborului.

Așteptându-i pe cei dragi...

O bază aeriană trăiește, în mod firesc, prin personalul ei navigant și tehnic, prin zbor – starea de a fi și de a se manifesta a aviatorilor. Dar ei nu sunt singuri, nu sunt izolați de ceilalți. Oameni ca noi toți, au familii, au copii, au prieteni, au trebuințe personale. Cei mai mulți

Dorina Moiceanu şi fiul ei, Alexandru, aşteptându-l pe dragul lor soţ şi tată – pilotul clasa 1 Răzvan Moiceanu

dintre ei sunt mari iubitori de muzică bună, de teatru, de poezie, de literatură. Nu este unul dintre ei care să nu fi citit, bunăoară, superbele cărţi ale colegului, prietenului şi idolului lor (cei mai tineri), Doru Davidovici: "Aripi argintii", "Intrarea actorilor", "Celula de alarmă", "Caii de la Voroneţ", "Lumi galactice", "Ridică-te şi mergi!" Toţi, absolut toţi, au în "dotare" calculatoare performante, sunt conectaţi la INTERNET, sunt pasionaţi de tehnică, dar nu neglijează nici sportul, drumeţia, vânătoarea (pe bune).

Dar cei dragi lor? Ce fac soţiile piloţilor? Ce fac copiii lor, mai cu seamă atunci când pe aerodrom se zboară? Cum înţeleg ei privaţiunile garnizoanelor mici, corvoada din colonie, lipsa standardelor moderne de viaţă? Străbat la pas, împreună cu foto-reporterul, "domeniile" celor care locuiesc în colonie. Tufe de liliac în floare, salcâmi înmiresmaţi, plopi piramidali, locuri de joacă pentru copii, straturi de flori, mici grădini de zarzavaturi... La capătul unei pajişti, străjuieşte solemn capela înălţată recent de oamenii bazei. Îi călcăm pragul şi-l cunoaştem pe **preotul Adrian Iliescu,** om tânăr, cucernic, ataşat de oamenii pe care-i păstoreşte cu discreţie şi evlavie. În fiecare dimineaţă îi binecuvântează pe temerarii aerului, iar în zilele de sărbătoare îi aşteaptă la slujbă. Din micul lăcaş sfânt, bunii creştini îşi nutresc încrederea, curajul de a săgeta cerul...

Discutăm cu unii şi cu alţii, ca să ajungem la casa **Dorinei Moiceanu.** Este soţia **locotenent-comandorului Răzvan Moiceanu,** pilot clasa 1, unul din aşii LanceR-ului. Nu este nici acasă, nici la "celulă". Este la Bucureşti, student în anul II la Facultatea de Aviaţie din cadrul Universităţii Naţionale de Apărare. Buna şi delicata lui "jumătate" ne primeşte în apartamentul frumos mobilat şi face oficiul de gazdă. O... flanchează tot timpul, privindu-ne curios, băiatul cel mare, Alexandru, elev în clasa a VI-a. Cel mic, Andrei, este la şcoală, la Feteşti, elev în clasa I. Familia Moiceanu s-a întemeiat la Bacău, în 1991, iar un an mai târziu s-a mutat aici, în colonia Bazei 86 Aeriană. Soţii au locuit mai întâi într-un apartament cu două camere, iar când s-a născut şi cel de-al doilea copil, s-au mutat la trei camere. Dorina nu lucrează, are grijă de casă, de copii, de Răzvan. Este harnică, întreprinzătoare şi gătesţe excelent. S-a obişnuit cu aerodromul, cu programul în colonie, cu greutăţile de zi cu zi. S-a obişnuit să-l aştepte pe Răzvan în zilele şi nopţile când în bază se execută zbor. Să-i ascultăm destăinuirile şi să ne minunăm, încă o dată, de norocul aviatorilor.

"Am ştiut de la început ce mă aşteaptă, dar, n-am pregetat nici o clipă. Aş fi mers cu Răzvan al meu şi la capătul pământului! Îşi iubeşte profesia ca pe lumina ochilor şi nici eu nu iubesc mai puţin aviaţia, zborul, viaţa între pământ şi cer. Ne-a fost greu, ne mai este încă, dar satisfacţiile sunt infinit mai mari. Formăm, toţi ai aerodromului, o mare şi frumoasă familie, ne stimăm, ne ajutăm în momentele mai dificile. Ne-am învăţat cu riscurile, cu primejdiile. Nu pot spune că nu mi-e frică, trăiesc cu spaima în sân de fiecare dată când Răzvan zboară, dar am încredere în el, am încredere în protecţia Bunului Dumnezeu... M-am deprins cu plecările lui, cu misiunile în ţară şi străinătate. Am învăţat să-l aştept, împreună cu băieţii, împreună cu soţiile şi copiii celorlalţi piloţi care locuiesc în colonie. Sunt cea mai fericită fiinţă din lume când soţul meu se întoarce acasă din misiune şi mă strânge în braţe ca pe o comoară, îi sărută pe copii – care nici ei nu pot dormi când tăticul lor <<străbate cerul>>. Ba, cel mai mare, Alexandru, este hotărât să se facă tot aviator, pilot militar. Ar fi prea mult pentru mine, însă până la urmă cred că-l voi lăsa să-şi aleagă singur viitoarea profesie... Ce să vă mai spun? Sunt mândră că bărbatul meu este un bun profesionist, ştiu că o parte din realizările lui sunt şi ale mele. Voi sta până la sfârşitul vieţii alături de el, îl voi însoţi pretutindeni cu gândul şi iubirea mea, îl voi aştepta cu drag, la fereastra dinspre pistă, în zilele şi nopţile când el va fi în misiune de zbor!"

Spre o nouă întâlnire cu cerul...

Dinspre aerodrom, răzbat, în tonuri grave, mugetele turbinelor rotite de puterea uluitoare a gazelor. Semn că în curând va începe o nouă zi de zbor. Piloţii Bazei 86 Aeriană vor porni iarăşi spre înălţimi, îşi vor perfecţiona pregătirea în vederea îndeplinirii altor şi altor misiuni importante. În carlingile lor înguste, înţesate de aparatură sofisticată, urmaşii lui Icar se concentrează asupra a ceea ce au de făcut, trăiesc emoţia şi mândria că fac parte dintr-o unitate de elită, că slujesc cu devotament şi ireproşabil profesionalism Forţele Aeriene ale României. La revedere şi pe curând, prieteni!

Colonel (r) NICOLAE RADU
Foto: ADRIAN SULTĂNOIU

SUPRAVEGHEREA SPAȚIULUI AERIAN AL ROMÂNIEI –

tendințe și perspective

Sistemul de supraveghere prin radiolocație a spațiului aerian al României a constituit, timp de decenii, principala sursă de informații pentru sistemul de apărare aeriană și a asigurat integritatea spațiului aerian național, contribuind la securitatea politică și militară a țării. Noile condiții de securitate create de aderarea la NATO și, ca urmare, integrarea reală în sistemul de apărare aeriană al Alianței (NATINEADS) impun analiza stării actuale a sistemului național de supraveghere a spațiului aerian și adaptarea acestuia în consens cu noile perspective.

În prezent, în Europa are loc un proces de tranziție către un sistem de securitate bazat pe integrare europeană și euroatlantică, care va constitui, pe termen mediu și lung, un important factor de sporire a încrederii și stabilității, de reducere a pericolului unor conflicte militare de mare amploare între statele din această regiune.

Pentru aderarea la acest sistem, țările din zona de interes a României se află în curs de redefinire a doctrinelor militare, restructurare și redislocare a forțelor armate, precum și de modernizare și înzestrare a acestora cu noi mijloace de luptă. În general, aceste țări acționează pentru realizarea unor armate mai reduse numeric, deosebit de mobile și înzestrate cu armament și tehnică de luptă moderne, în concordanță cu obligațiile ce le revin din acordurile și tratatele de dezarmare. Cu toată dorința de relaxare a relațiilor interstatale sau de grup, în plan geopolitic se mențin încă destule riscuri și amenințări la adresa securității statelor lumii, inclusiv a României, tendința unora dintre acestea, cum ar fi terorismul, fiind aceea de diversificare și acutizare. În acest context, se impun măsuri asiguratorii de menținere și dezvoltare a capacității de apărare colectivă, în care securitatea aeriană trebuie să primeze.

Riscuri și amenințări

În momentul de față, o agresiune militară majoră împotriva României este puțin probabilă – susțin, cu argumente pertinente, analiștii și experții politico-militari.

Mediul internațional este caracterizat de incertitudinea evoluțiilor de securitate pe termen mediu și lung, precum și de creșterea interdependenței dintre state în realizarea securității proprii.

Pentru România, amenințările la adresa păcii s-au diversificat într-o gamă largă de riscuri de natură nemilitară, printre care se numără posibilele involuții în plan subregional, ce pot genera forme de instabilitate sau de criză de joasă intensitate, fragmentarea sau izolarea unor state din spațiile adiacente, proliferarea armelor de distrugere în masă, a tehnologiilor și a materialelor nucleare, a armamentelor și a mijloacelor letale neconvenționale, expansiunea terorismului internațional, a rețelelor de crimă organizată, creșterea fluxurilor de emigranți ilegali și altele.

De asemenea, prin apartenența la NATO, România își asumă riscurile și amenințările cu care se poate confrunta Alianța. În acest context, pe lângă pericolele aeriene convenționale, a apărut un pericol potențial mai mare, reprezentat de rachetele balistice tactice, de rachetele de croazieră și de avioanele de luptă fără pilot. Deși unele aspecte ale acestui tip de pericole nu sunt în întregime noi, totuși, creșterea razei de acțiune, a preciziei și a vitezei acestor mijloace au determinat schimbarea radicală a domeniului reprezentat de pericolele aeriene.

Existența tuturor acestor fenomene face necesară adoptarea unor strategii specifice de prevenire și contracarare a riscurilor și amenințărilor la adresa securității naționale și a unor măsuri adecvate pentru diminuarea vulnerabilităților de natură militară și nemilitară, concomitent cu realizarea capacităților de răspuns corespunzătoare.

Realizarea imaginii aeriene recunoscute

Procedurile operaționale caracteristice echipamentelor din Sistemul de Comandă-Control Aerian Național sunt aliniate metodologiei de lucru, terminologiei specifice și standardelor NATO. Supravegherea spațiului aerian va fi efectuată în regim automatizat, prin procesarea datelor furnizate de radarele digitizate disponibile, aparținând atât structurilor operaționale ale Forțelor Aeriene, cât și altor categorii de forțe armate sau instituții civile. Schema de conectare a acestor radare va fi combinată: conectare directă și/sau prin intermediul Posturilor de Fuziune a Senzorilor. Imaginea aeriană recunoscută unică va reprezenta afișarea integrată a situației aeriene din spațiul de interes militar și va fi produsă în locația de bază și în cea de rezervă a Centrului de Operații Aeriene.

Comunicații și informatică

Comunicațiile și informatica reprezintă o componentă de bază a sistemului de supraveghere aeriană. Sunt constituite din totalitatea centrelor/mijloacelor de comunicații și informatică de la toate structurile participante, interconectate într-un sistem funcțional destinat transmiterii, prelucrării, (re)prezentării, exploatării și protecției informațiilor necesare, în condițiile războiului electronic.

Cerința esențială a suportului tehnic și informatic al acestui sistem este de a asigura circulația informațiilor într-o formă corectă și în timp real, pentru a permite furnizarea informațiilor necesare forțelor participante la apărarea aeriană, astfel încât acestea să aibă o reacție rapidă și să-și îndeplinească misiunile.

Pentru nevoile de comunicații între diferite elemente statice ale dispozitivului este indicată folosirea, în special, a cablului optic, care să permită și transmiterea de date necesare realizării/distribuirii imaginii aeriene unice recunoscute și repartizării țintelor. Mijloacele de comunicații radio sunt necesare, în special, pentru asigurarea legăturilor sol-aer, între elementele mobile ale dispozitivului sau cu pozițiile nou ocupate în urma realizării manevrei de forțe și mijloace.

O atenție deosebită trebuie

acordată măsurilor de securizare, atât a informațiilor cât și a comunicațiilor, deoarece primele acțiuni ale agresorului aerian vizează sistemul de comandă și control al apărării aeriene.

Integrarea datelor şi informarea despre situaţia aeriană

Informarea/raportarea despre situația aeriană este o misiune specifică radiolocației și constă în transmiterea datelor radar (raportare) la niveluri de decizie din sistemul de comandă-control.

În această nouă structură, informarea/raportarea se va face automat, conectând senzorii direct la Centrul de Operații Aeriene pentru supravegherea aeriană de bază, la pace, sau prin intermediul Posturilor de Fuziune a Senzorilor, în situații de criză sau conflict. Controlul se va executa de la nivelul Centrului de Operații Aeriene.

Obiectivul final al funcțiunii de informare/raportare în timp real va fi realizarea unui timp de întârziere, de la descoperirea țintei și introducerea ei în sistem și până la activarea armei pentru combatere, de maxim două minute.

Integrarea în ASOC a informațiilor radar se va face în primă fază prin dotarea radarelor cu extractoare automate de date și conectarea acestora la Posturile de Fuziune a Senzorilor.

Integrarea supravegherii spaţiului aerian al României în sistemul NATINEADS

În condițiile actualului mediu internațional de securitate, NATO a definit și a validat concepția cu privire la realizarea Sistemului de Apărare Aeriană Integrată, care cuprinde principiile și concepțiile directoare pentru îndeplinirea misiunii de apărare aeriană colectivă a Alianței și asigură generarea capabilităților destinate managementului situațiilor de criză și conflict.

Esența integrării o reprezintă transferul responsabilității, al forțelor și al autorității necesare întrebuințării acestora către Comandantul Suprem al Forțelor Aliate din Europa (SACEUR) pentru supravegherea spațiului aerian și apărarea țărilor europene, membre NATO, împotriva atacurilor aeriene, pe timp de pace, în situații de criză și conflict.

În acest context, integrarea spațiului aerian românesc în cel al Alianței trebuie realizată cu respectarea principiilor și concepțiilor directoare ale NATO pentru îndeplinirea misiunii de apărare aeriană colectivă.

În consecință, România trebuie să dețină structuri de apărare aeriană și, implicit, de supraveghere a spațiului aerian, care vor intra sub comanda și autoritatea NATO încă din timp de pace, pentru a fi întrebuințate, pe teritoriul țării, dar și în afara acestuia, pentru misiuni specifice.

Condițiile în care se realizează această subordonare, modalitățile concrete de exercitare a comenzii, regulile de angajare, precum și nivelul de implicare a autorității naționale trebuie să facă obiectul unei decizii politico-militare, acestea urmând să fie negociate la momentul integrării noastre în NATINEADS.

Integrarea în NATINEADS reprezintă unirea sistemelor naționale de apărare aeriană și, deci, și de supraveghere aeriană a statelor membre ale Alianței, într-un sistem unic al NATO, la nivelul Europei, care dispune de forțe, facilități și structuri operaționale de comandă și control eficiente în timp de pace, în situații de criză și la război.

Pentru realizarea integrării și crearea unui NATINEADS viabil, este necesară îndeplinirea unor cerințe, ce constau în proceduri comune, care se aplică întregului sistem și permit executarea de operații continue; standarde comune, care stau la baza creării elementelor NATINEADS și în raport cu care se poate evalua eficiența acestor elemente; limbaj comun ce permite operatorilor să colaboreze și să facă schimb de informații în mod rapid și clar; stare de pregătire pentru luptă, în conformitate cu principala situație de risc/pericol; disponibilitate a forțelor, în funcție de nevoile operaționale și, în același timp, respectarea repartizării echitabile a sarcinilor; oportunități suficiente de participare la exerciții multinaționale a forțelor destinate NATO; structură de comandă comună/unificată, care asigură distincția clară a responsabilităților și înlesnește derularea unui proces rapid de luare a deciziilor.

Maior
GHEORGHE MAXIM

Noile reglementări privind acordarea compensaţiei lunare pentru chirie

Cuantumul compensației lunare pentru chirie a fost stabilit, în baza Ordinului ministrului apărării naționale numărul M.52/06.05.2004, astfel:

– 50 la sută din solda lunară, pentru cadrele militare care locuiesc în municipii, stațiuni turistice ori balneare sau în localități cu situații deosebite;

– 40 la sută din solda lunară, pentru cadrele militare care locuiesc în alte municipii sau localități.

Beneficiarii acestui drept sunt:

a) Cadrele militare în activitate, care:

– au fost numite în prima funcție sau mutate în interesul serviciului într-o altă garnizoană decât cea în care își au domiciliul și care nu dețin (ei sau soțiile lor) locuință proprietate personală în acea garnizoană, în situația în care nu li se poate asigura spațiu de locuit corespunzător;

– au deținut locuințe din fondul locativ de stat, dar au pierdut beneficiul folosinței acestor spații, în baza unor hotărâri judecătorești de divorț;

– au primit locuințe din fondul locativ de stat, însă acestea au fost redobândite ulterior de proprietarii de drept;

– au primit locuri de cazare în căminele militare, dar renunță la acestea, optând pentru închirierea unor spații locuibile de la persoane fizice sau juridice.

b) Persoanele chemate sau rechemate în rândul cadrelor militare în activitate, dacă sunt încadrate în unități situate în alte garnizoane decât cele în care își au domiciliul.

Condiții cumulative pe care trebuie să le îndeplinească beneficiarul compensației pentru chirie:

– este numit/mutat în funcție în interesul serviciului;

– unitatea militară în care lucrează este situată într-o altă garnizoană decât localitatea în care acesta își are domiciliul;

– nu efectuează naveta la locul de muncă din localitatea în care își are domiciliul;

– nu deține (el sau soția) locuință proprietate personală în localitatea în care a fost mutat;

– unitatea militară în care a fost încadrat nu are posibilitatea să-i asigure spațiu corespunzător de locuit;

– nu are atribuită (el sau soția), prin contract de închiriere, o locuință din fondul locativ de stat, în garnizoana în care este situată unitatea la care este încadrat.

Cadrele militare în activitate îndreptățite să beneficieze de compensația lunară pentru chirie vor solicita acordarea acestui drept printr-un raport scris, adresat comandantului unității.

Precizări necesare:

◆ Respingerea solicitărilor care nu îndeplinesc condițiile legale de acordare a compensației lunare pentru chirie se comunică, în scris, solicitantului;

◆ Eventualele contestații privind stabilirea și plata compensației lunare pentru chirie se soluționează de către eșalonul ierarhic superior;

◆ În situația în care atât soțul cât și soția sunt cadre militare în activitate și sunt mutate în interesul serviciului în aceeași garnizoană, alta decât cea în care își au domiciliul, se acordă o singură compensație lunară pentru chirie, celui cu soldă lunară mai mare;

◆ Compensația lunară pentru chirie se plătește, pentru luna în curs, în ultima zi lucrătoare a lunii, de către unitatea militară la care beneficiarul este alocat la drepturi de soldă.

FOARTE IMPORTANT

■ Cadrele militare în activitate, numite în prima funcție sau mutate în interesul serviciului în garnizoana în care își au domiciliul, dar care nu dețin (ei sau soțiile lor) locuință proprietate personală, în situația în care nu li se poate asigura spațiu de locuit corespunzător, pot beneficia, în cazuri justificate, de compensația lunară pentru chirie, în baza unei anchete sociale.

■ Pentru perioada 7 decembrie 2003 – 30 aprilie 2004, se vor acorda, retroactiv, sumele reprezentând diferența dintre cuantumurile compensației lunare pentru chirie prevăzute în noile, respectiv vechile reglementări.

■ Dreptul la compensație lunară pentru chirie se acordă începând cu data înregistrării raportului la compartimentul documente clasificate.

■ Cadrele militare în activitate care beneficiază de acest drept la data intrării în vigoare a prezentelor norme vor prezenta raportul în termen de 60 de zile calendaristice.

Locotenent
CIPRIAN PĂTRAȘCU

PREZENT ȘI VIITOR LA CAPU MIDIA

Trageri sol-aer cu un complex de rachete cu bătaie medie la Capu Midia

Poligonul Capu Midia este unitatea Forțelor Aeriene ale României specializată în executarea tragerilor aeriene, aplicații complexe în condiții apropiate de cele ale câmpului de luptă și trageri experimentale în cadrul activităților de cercetare-dezvoltare.

Din anul 1994, poligonul CAPU MIDIA a fost inclus în facilitățile logistice pentru activități militare comune desfășurate pe teritoriul ROMÂNIEI în cadrul *Programului individual de parteneriat între ROMÂNIA și NATO*, fiind nominalizat în rândul structurilor ce trebuie să realizeze interoperabilitatea cu structurile Alianței.

Evaluarea performanțelor tehnicii de luptă din dotare și a nivelului pregătirii personalului ce execută trageri aici este, practic, cea mai importantă verigă a aprecierii capacității de luptă a subunităților și unităților, indiferent de specific.

În plus, unitatea asigură condiții de executare a tragerilor aer-aer, aer-mare și terestre pe o suprafață totală a poligonului (zona de uscat și maritimă) de circa 1.500 km^2.

Capabilitățile poligonului

În prezent, în poligonul Capu Midia se execută trageri cu: rachete sol-aer cu bătaie medie (25–50 km), mică (5–25 km) și apropiată (până la 5 km); rachete aer-aer; tunuri și mitraliere antiaeriene (cal. 14,5; 30; 35; 57 mm); avioane de luptă.

Tragerile sol-aer cu rachete cu bătaie medie și mică se execută într-un sector de 30^0, pe următoarele ținte: ■ rachete de tipul RT-11D, cu bătaie medie, lansate de pe o platformă dispusă în largul mării; ■ avioane fără pilot FOX -TS-1, telecomandate instrumental, până la 30 km; ■ parașute luminoase cu poliedru reflectorizant de tipul TPDM-01, lansate din avion; ■ ținte imitate.

Tragerile sol-aer cu rachete cu bătaie apropiată se execută într-un sector de 130^0 pe avioane fără pilot FOX -TS-1 și parașute luminoase.

Sistemul de cineteodolite (EOTS-F) electrono-optic pentru aprecierea tragerilor

Tragerile cu artileria și mitralierele se execută într-un sector de 130^0, pe următoarele tipuri de ținte: ■ avioane fără pilot FOX TS-1; ■ avioane telecomandate ATM-3; ■ manșa metalizată cu senzori acustici tractată cu avionul; ■ parașute luminoase; ■ ținte imitate.

Cu artileria antiaeriană se execută, de asemenea, trageri defazate, în timp ce aviația execută trageri de luptă pe ținte terestre și pe ținte aeriene marcate electronic.

Tragerile terestre și navale cu artileria și mitralierele antiaeriene se execută pe machete tanc fixe și mobile, precum și pe machete plutitoare dispuse în largul mării.

Sistemul EOTS - F de apreciere a tragerilor

Sistemul de apreciere a tragerilor din Poligonul Capu Midia este destinat determinării cu mare precizie a traiectoriilor țintelor aeriene, a abaterilor între două ținte aeriene, precum și între proiectilele trasoare și o țintă aeriană. În poligonul Capu Midia, sistemul este utilizat pentru aprecierea tragerilor cu artileria și rachetele sol-aer și este compus dintr-o stație de control și patru cineteodolite, echipate cu dispozitive de urmărire automată TV și IR. Sistemul de cineteodolite este de tipul electrono-optic, iar determinarea poziției tridimensionale a țintei se bazează pe metoda triangulației.

În funcție de caracteristicile țintelor, cineteodolitele dotate cu sistem IR vor urmări pe aceea a cărei semnătură IR este mai puternică, iar teodolitele cu sistem TV vor urmări ținta care prezintă un contrast video optim pe fondul spațiului aerian de evoluție.

Simulatorul de ținte aeriene MTS-II

MTS-II este un sistem de antrenament al trupelor de apărare aeriană, ce oferă posibilitatea instruirii unui număr mai mare de luptători într-un timp mai mic și cu costuri reduse, în condiții care imită realitatea câmpului de luptă.

Dintre condițiile câmpului de luptă ce pot fi imitate, amintim următoarele: semnătura în infraroșu a avioanelor, scenarii diverse de agresiune aeriană în diferite condiții meteo, o varietate de profile ale țintelor aeriene, sunete, ținte și efecte vizuale specifice câmpului de luptă.

Limitări ale sistemelor existente

Cu toate acestea, dotarea poligonului nu asigură îndeplinirea în totalitate a celor mai importante cerințe conform standardelor NATO. Problemele de tragere care se execută au un grad redus de complexitate, implică unele riscuri, iar evaluarea este posibilă pentru un număr redus de probleme de tragere.

Principalele deficiențe constau în: ■ inexistența unor ținte aeriene,

maritime și terestre performante, care să permită executarea tuturor problemelor de tragere cu tehnica de aviație, artilerie și rachete sol-aer; ■ imposibilitatea măsurării, înregistrării, prelucrării și evaluării abaterilor pentru un număr mare de probleme de tragere, datorită limitărilor actualelor sisteme de măsurare și scoring; ■ insuficiența mijloacelor de observare, supraveghere comunicații, conducere și intervenție în situații de urgență, care afectează siguranța tragerilor; ■ inexistența mijloacelor electronice care pot crea un mediu electromagnetic ostil, asemănător câmpului de luptă real; ■ insuficienta dezvoltare a actualei infrastructuri logistice, care nu permite asigurarea condițiilor de trai decent (cazare, hrănire, asistență medicală, protecția personalului și a mediului, utilități de recreere și recuperare etc.).

Cerințe de capabilitate

Prin *modernizarea* Taberei de instrucție și a Poligonului Capu Midia, se va asigura posibilitatea executării și evaluării misiunilor de către aviație, artilerie și rachete sol-aer, cu baza la sol sau pe mare.

Aviația va executa trageri aer-aer, aer-sol și aer-navă. De asemenea, se vor desfășura exerciții în comun pentru evitarea zonei de foc și neutralizarea prin bruiaj a mijloacelor de apărare aeriană terestre și navale (pe timpul dislocării acestora în poligon), precum și exerciții de cooperare cu mijloacele de apărare aeriene terestre și navale pe timpul acțiunilor aviației;

Artileria și rachetele sol-aer cu baza la sol vor putea executa trageri sol-aer, sol-sol, sol-navă, precum și trageri de instrucție pe țintele marcate de aviație;

Artileria și rachetele de pe nave vor putea executa trageri navă-aer, navă-navă și activități de testare sau evaluare a tehnicii și muniților.

De asemenea, se vor asigura condiții de cazare, hrănire și asistență medicală adecvate, apropiate de standardele NATO.

În vederea realizării acestor performanțe pentru elementele în dezvoltare sunt necesare următoarele capabilități sau acțiuni:

Sistemul de ținte aeriene fără pilot va prezenta următoarele caracteristici: ■raza de acțiune maximă: 50 km; ■ înălțimea de zbor: 15-10.000 m; ■autonomia minimă de zbor: 60 min; ■ numărul de misiuni executate de un avion, fără reparații majore va fi mai mare de 10; ■ posibilitatea de acroșare a containerelor de contramăsuri radioelectronice pentru stațiile de cercetare și urmărire; ■ posibilitatea dirijării simultane a minimum trei ținte pe traiectorii independente; ■posibilitatea dirijării sigure în câmp de radiolocație de intensitate mare și în game diferite; ■ posibilitatea conectării (tractării) de scorere – cele existente în poligon sau proprii.

O baterie de artilerie antiaeriană, la momentul adevărului

Sistemul de control obiectiv al tragerilor sol-aer va dispune de îmbunătățirea posibilităților de măsurare, înregistrare, prelucrare și evaluare a abaterilor, iar o dată cu implementarea sistemului de control obiectiv al tragerilor se va asigura: ■ culegerea de la complexele sol-aer cu bătaie mică și medie a principalelor date de stare și poziție despre ținte și rachete, a valorilor comenzilor și erorilor de dirijare, a momentului și a parametrilor de poziție ai exploziilor; ■ stocarea, prelucrarea și afișarea datelor obținute independent și/sau cu ajutorul aparaturii EOTS-F; ■ furnizarea de date în timp real pentru siguranța tragerilor și la 1-2 ore după tragere pentru aprecierea acestora.

Sistemul de măsurare a abaterilor și de evaluare a preciziei tragerilor (scorere) va fi dezvoltat prin revitalizarea stației de la sol, montarea de trolii cu manșă retractabilă pentru senzorii acustici pe două aeronave (avioane fără pilot) și calibrarea senzorilor acustici pentru toate tipurile de muniție ce se dorește a fi folosită.

Simulatorul de ținte aeriene MTS-II reprezintă un sistem virtual de antrenament, de ultimă generație

Radarul tridimensional pentru poligon va determina precis și în timp real datele despre țintele aeriene (avioane cu sau fără pilot, rachete și eventual proiectile), pe care le va transmite la *Punctul de Comandă al Poligonului* și la *sistemul de cineteodolite EOTS-F*. De asemenea, va asigura însoțirea simultană și transmiterea datelor despre minimum 10 ținte, va determina locul exploziilor proiectilelor cu focos programabil sau de proximitate și va putea descoperi ținte cu suprafața efectivă de reflexie mai mică de 0,1 m^2. Posibilitățile de descoperire vor fi de până la 15.000 m în altitudine, între 200 și 100.000 m în distanță, între -5^0 și $+85^0$ în unghi de înălțare și 360^0 în azimut.

Centrul de coordonare, conducere și evaluare a tragerilor va avea capabilitatea, în urma modernizării, să asigure: ■ recepționarea *situației aeriene* recunoscute/locale (RAP/LAP), transmise de la ASOC (SOC sau CRC) și a *situației meteo* transmise de la un post meteo din zonă (Mihail Kogălniceanu); ■ coordonarea și conducerea activităților de siguranță a tragerilor în vederea instalării, funcționării și ridicării elementelor sistemului de siguranță, precum și în vederea coordonării activității grupelor operative, arbitrilor și observatorilor; ■ conducerea activităților de lansare a țintelor; ■ coordonarea acțiunilor părților prin confirmarea traseelor de antrenament și/sau de luptă și invalidarea la nevoie a misiunilor de luptă transmise armelor de la punctul de comandă al unității (ieșirea țintei din sectorul de tragere, apariția în sectorul de tragere a unor nave, aeronave sau persoane, defecțiuni la tehnica de luptă etc.); ■ recepționarea, stocarea și prelucrarea în timp real și după terminarea misiunii a datelor transmise de senzori (radar, cineteodolite, scorere, SCOT etc.); ■conducerea acțiunii echipelor de intervenție: P.S.I., de salvare-evacuare, tehnice, de recuperare a țintelor etc.

Documentar realizat de
locotenent
MIRCEA BARAC

JAS - 39 GRIPEN

Avion de luptă multirol din generaţia a IV-a

În 1978, guvernul suedez a luat hotărârea înzestrării Forţelor Aeriene Regale ale Suediei cu o aeronavă modernă, care să înlocuiască modelele existente J-35 Draken şi AJ-37 Viggen.

A urmat un amplu proces de evaluare, în care au fost testate două aeronave străine – F-16 Fighting Falcon şi F/A-18 Hornet – şi una suedeză, JAS-39 Gripen, construită de Saab Military Aircraft, în colaborare cu Ericsson Microwave Systems, Volvo Aero Corporation şi Celsius Aerotech.

În 1982, Forţele Aeriene Regale ale Suediei au optat pentru produsul industriei aerospaţiale autohtone, comandând 204 aeronave JAS-39 Gripen, din care 28 în dublă comandă.

Începând din 1995, în baza unui contract semnat cu firmele producătoare, British Aerospace a realizat adaptarea variantei pentru export a acestei aeronave la standardele NATO.

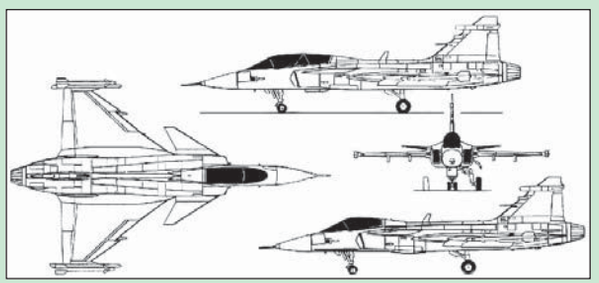
Armament:

- Tun: Mauser 27 mm;
- Rachete: RB 74 (AIM-9) Sidewinder, RB 99 (AIM-120) AMRAAM, RB 75 Maverick, Mica, Saab RBS 15;
- Bombe: convenţionale şi ghidate prin laser.

SAAB

Misiuni:
- interceptare;
- atac la sol;
- recunoaştere.

Caracteristici tehnico-tactice:
- Anvergura: 8,40 m;
- Lungimea: 14,10 m;
- Înălţimea: 4,50 m;
- Greutatea: 6,6 t;
- Greutatea maximă la decolare: 12 t;
- Puterea motorului: 80 kN;
- Viteza maximă: Mach 1,8;
- Raza de acţiune: 800 km.



Pagini realizate de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

UTILIZATORI ◆ UTILIZATORI ◆ UTILIZATORI ◆ UTILIZATORI

SUEDIA
Contract de achiziţie pentru 204 exemplare. Operaţional din 1997.

REPUBLICA CEHĂ
Contract de închiriere pentru 14 exemplare. Operaţional din 2005.

UNGARIA
Contract de închiriere, urmat de unul de achiziţie pentru 14 exemplare. Operaţional din 2005.

AFRICA DE SUD
Contract de achiziţie pentru 28 de exemplare. Operaţional din 2004.

DORU DAVIDOVICI

20 aprilie1989. Pământul şi cerul s-au cutremurat pentru o clipă. O escadrilă de îngeri a aterizat lângă Feteşti, pentru a-l lua cu ei în înalturi pe Saint Exupery al aviaţiei şi literaturii române: DORU DAVIDOVICI. O blestemată catastrofă aeriană îl răpea, împreună cu un tânăr coleg, dintre cei mai dragi, pe cel ce strălucise, asemenea unui meteor, timp de peste 25 de ani pe firmamentul aeronauticii şi literelor române. De pe culmile efemerei glorii pământene, Doru trecea în eternitatea eroilor.

20 aprilie 2004. La 15 ani de la mult regretata sa plecare spre cealaltă lume, cei doi copii ai săi, sora, cumnatul şi câţiva prieteni apropiaţi s-au plecat cu smerenie în faţa mormântului din Cimitirul Ghencea Militari, unde odihnesc rămăşiţele lui pământeşti. Fiindcă spiritul său, înrolat pe alte aripi argintii, colindă lumile galactice. Şi parcă îl vedem pe Doru venind pe alee, cu mersul său uşor săltat, plutind spre noi şi făcând semnul "V", de la victorie, de data aceasta cu degetele mâinii care a aşternut pe hârtie mii şi mii de pagini memorabile, mâna cu care nu şi-a mai putut struni dezlănţuitul MiG-21 ce-l trăgea cu el spre moarte...

De parcă totul ar fi fost ieri, ne reamintim de Doru, îi evocăm viaţa şi opera.

1945 – La Bucureşti, pe 6 iulie, avocatul Paul şi educatoarea Etti Davidovici trăiesc o mare bucurie. Se naşte fiul lor, Doru.

1963 – Doru Davidovici, proaspăt absolvent al Liceului Militar "Ştefan cel Mare" din Câmpulung Moldovenesc, se înscrie la Şcoala Militară Superioară de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu".

1967 – Se numără printre locotenenţii piloţi care îşi încep activitatea în unitatea de luptă de la Feteşti. După ce zboară un timp pe avionul MiG-15, trece pe MiG-19, primul avion supersonic intrat în dotarea aviaţiei militare române, apoi pe MiG-21, variantele F-13, RFMM şi, mai târziu, pe MiG-23. Avea să efectueze, până la cumplita sa dispariţie, circa 2.300 de ore de zbor.

1969 – Se căsătoreşte cu Agnes.

1970 – Se naşte Ştefan, primul lor copil. Ştefan trăieşte în Italia, la Milano, unde este un arhitect apreciat.

1971 – Căpitanul Doru Davidovici doboară două ţinte aeriene teleghidate cu două rachete aer-aer, la un exerciţiu de trageri aeriene care a avut loc deasupra unui poligon din U.R.S.S.

1973 – Se naşte Irina, care va deveni şi ea tot arhitect. Este căsătorită în Anglia, la Londra.

1974 – Editura "Mihai Eminescu" îi acordă premiul de debut şi îi publică prima sa carte, **"Caii de la Voroneţ".**

1975 – În aceeaşi editură îi apare cartea **"Ultima aventură a lui Nat Pincherton".**

1976 – La Editura "Ion Creangă" iese de sub tipar **"Insula nevăzută".**

1977 – Editura "Albatros" îi publică **"Zeiţa de oricalc".**

1978 – La Editura Militară apare romanul **"Intrarea actorilor".**

1979 – "Celula de alarmă" este titlul noii sale cărţi publicate la Editura "Eminescu". Absolvă Academia Militară, Facultatea de Aviaţie şi Apărare Antiaeriană.

1981– Un alt titlu la Editura Militară: **"Culoarea cerului".**

1983 – La Editura Militară îi apare romanul **"Aripi argintii".**

1986 – "Lumi galactice" (Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică) trezeşte un viu interes în rândul cititorilor, fiind mult apreciată pentru incursiunile în domeniul OZN-urilor.

1987 – Din nou la Editura Militară: **<<"V" de la victorie>>.**

1991 – Editurile "Cartea Românească" şi "Labirint" îi publică postum cărţile **"Ridică-te şi mergi"** şi, respectiv, **"Dezminţire la mit".**

În această ediție consacrăm rubrica noastră "CAZURI SPECIALE" unei acțiuni temerare a tânărului pilot supersonist Doru Davidovici. Faptul a avut loc în primăvara anului 1974. Doru primise misiunea să aducă un aparat MiG-21 de la Uzina de Reparat Avioane de la Bacău la unitatea sa de la Fetești. În decolare, s-a spart plexiglasul cupolei de la cabină. Vă redăm filmul dramaticei întâmplări așa cum a fost el înfățișat atunci de colonelul Ion Clenciu în publicația "Apărarea patriei".

Înainte de a crea sau descrie eroi, Doru Davidovici a fost el însuși un erou adevărat. Citiți rândurile care urmează și vă veți convinge.

Eroism la 1.200 metri înălțime

Recent, pe unul din aerodromurile noastre a avut loc o întâmplare cu totul ieșită din comun, ce se poate înscrie, după cât se pare, ca un episod fără precedent în analele istoriei aviației supersonice. Dar să lăsăm faptele să vorbească.

***Locotenentul-major Doru Davidovici,** pilot clasa 1, decolează în raidul către "casă". Pâclă, ger de minus 14 grade, nori ciruși, soare "cu dinți". Părăsește pista, escamotează trenul, bagă flapsul și, în vreme ce cu stânga caută butonul de revenire a acestuia pe neutru, iar cu privirea urmărește aparatura de bord, la înălțimea de 1.200 de metri simte, pe neașteptate, o izbitură peste față, piept și picioare de parcă s-ar fi prăvălit brusc peste el în cabină un imens val nevăzut. Capul, rezemat de scaunul catapultabil, îi este răsucit spre dreapta. Când se dezmeticește, vede că avionul coboară cu circa 800 km la oră, spre o pădure. Decuplează de îndată forțajul, redresează rapid, readuce avionul la orizontală, reduce viteza, scoate trenul de aterizare, frânele aerodinamice și raportează jos, la stație, că i-a sărit cupola. Spargerea în zbor a plexiglasului cupolei și desprinderea lui (nu din vina pilotului) se petrecuseră atât de fulgerător încât nu avusese timp să le sesizeze. Colonelul Victor Roșca, conducătorul zborului, care-l cunoștea bine pe pilot, zburaseră nu de mult împreună, îi spune ce să facă, îl sfătuiește să-și păstreze calmul. Pilotul prinde și mai mult curaj, face cale-ntoarsă și, aproape liniștit, navigând la 5–600 metri înălțime, se îndreaptă spre aterizare.*

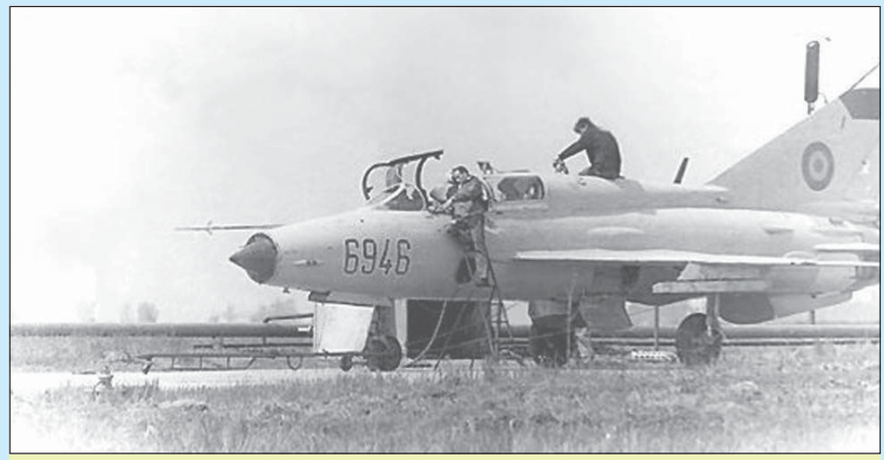
Până aici nimic deosebit, căci prin asemenea clipe au mai trecut și alți piloți.

În carlingă însă, în partea dreaptă, o fâșie din plexiglasul cupolei rămasă în rama metalică flutură cu o frecvență mare de tot și îngreunează vizibilitatea. La gândul că fâșia aceea s-ar putea smulge și l-ar putea lovi peste față sau l-ar lăsa fără vedere, pilotul prinde mânșa cu stânga, iar cu dreapta încearcă s-o smulgă. Mănușa îi este ruptă și degetele însângerate, așa că maneta de largare cu avarie a ramei cupolei nu mai poate fi acționată. Revine cu dreapta, rănită, pe mânșă și cu stânga încearcă deszăvorârea. O dată, de două ori, dar nu reușește, poate și din cauză că pe undeva vor fi apărut deformări. Proptindu-și picioarele în paloniere, trage încă o dată de manetă. Deszăvorăște, în sfârșit, rama și, o dată cu ea, înlătură și fâșia fluturândă devenită atât de periculoasă.

Pilotul își continuă zborul, pentru prima oară în viața lui cu cabina avionului deschisă. Intră în tur de pistă și, fiindcă îl dor degetele lovite, pune, pentru o vreme, stânga pe mânșă. Își aduce aminte că este obligat să coboare vizorul la cască și când ridică dreapta, curentul turbionar – care are forța unei cascade – i-o răsucește și i-o duce la spate în prelungirea fuzelajului. În primele clipe, poate din cauza gerului și a vitezei aerului, nu simte durerea. Încearcă să readucă mâna în carlingă, nu reușește și se gândește că ar putea s-o lase așa, dar îi e teamă să nu-i înghețe de-a binelea. Începe să-l doară cotul: "din cauza izbiturii" își zice în gând. Cum avionul e foarte bine reglat și zboară lin, lasă mânșa liberă, și cu mâna stângă, făcând eforturi greu de imaginat, aduce mâna dreaptă în carlingă, o fixează pe mânșă, dar ea rămâne inertă. Își dă seama acum că brațul i-a ieșit din articulație. Ar raporta jos, însă, la gândul că i s-ar putea ordona să sară cu parașuta, renunță. Și fiindcă durerile se accentuează, își duce mâna lateral și o așază lângă scaun. Virează cu stânga, intră pe latura mare, trece la verticală, raportează "solului" că mai face un tur de pistă ca avionul să atingă limita de greutate indicată pentru aterizare. Conducătorul zborului, convins de calitățile lui de pilot, dar neștiind drama ce se consumă la bord, îi ordonă să vină direct la aerodrom.

Umărul parcă îi arde, durerile coboară în corp, are senzație de greață și e cuprins de o slăbiciune generală. Își dă seama că puterile îl părăsesc și se gândește la catapultare. Revede o clipă imaginea Irinei și a lui Ștefan, copiii lui, dar o îndepărtează simțind că îl inhibă.

Se regăsește, se ambiționează, își adună forțele. Se axează pe direcție, prinde mânșa între genunchi, reduce motorul la un regim care să-i asigure viteză mai mare și să nu-i solicite manevre în plus, după care revine cu stânga pe mânșă. Și stânga, supusă, îl ascultă. Vede orașul, silozul... Unde e pista? Din față, soarele, ce coboară spre orizont, îl orbește. Jos, pâclă. E pâclă adevărată sau privirea îi e încețoșată? Clipește strâns din ochi și îi redeschide. E pâclă. Ar slăbi centurile să-și mai atenueze durerile. Iată și pista. Se bucură. Teama continuă totuși să-i dea târcoale. Pe conducătorul de zbor, care îi strigă "Pune motor!", îl aude ca prin vată. Are viteza 420. Suficientă. Prin memorie i se succed cifre: greutăți admise la aterizare pentru avionul supraîncărcat. Redresează ușor. Teama care l-a însoțit până acum dispare. Filează. Așterne avionul la aproape 400 de km la oră, lasă roata din față, frânează imediat, eliberează mânșa, reduce motorul, degajează, se oprește și... își sărută îndelung palma mâinii stângi. Când l-au scos din carlingă oamenii aerodromului și când, la spital, medicii i-au fixat brațul la locul lui, pilotul a strigat ca din gură de șarpe. Tăcuse destul în carlingă. În carlinga în care își va continua pe mai departe zborul ca pilot și ca scriitor...



Doru Davidovici, pe scara unui avion MiG-21, înainte de a pleca într-o nouă misiune

Colonel ION CLENCIU

Articol publicat în ziarul "Apărarea patriei", anul XXX, nr. 11 (6213) – miercuri 13 martie 1974

FORŢELE AERIENE REGALE OLANDEZE

Forţele Aeriene Regale Olandeze (Koninklijke Luchtmacht) sunt apreciate în cadrul NATO datorită tehnicii moderne din înzestrare şi a nivelului operaţional ridicat. La fel ca şi celelalte ţări din cadrul Alianţei Nord-Atlantice, Olanda s-a confruntat în perioada imediat următoare încheierii războiului rece cu necesitatea aplicării unor serii de reforme, modernizării sistemelor – activităţi influenţate şi de schimbările impuse de o nouă doctrină.

Forţele Aeriene Regale Olandeze au fost implicate într-o serie de activităţi derulate de ONU, atât în interiorul, cât şi în afara Europei. Aviatorii olandezi şi-au pus în valoare experienţa şi capacitatea de a acţiona atât în misiuni de menţinere a păcii, cât şi în misiuni de sprijin de mare amploare, fapt ce a avut o contribuţie importantă la stabilizarea zonelor aflate în conflict. O parte din acestea au fost operaţiuni combinate ONU–NATO.

F-16 – în serviciu de 25 de ani

Principala aeronavă din înzestrarea Forţelor Aeriene Regale Olandeze este F-16. Produse de către firma Lockheed Martin, avioanele F-16 au înlocuit, în timp, aeronavele F-104G Starfighter şi F-5. În baza unor înţelegeri multilaterale, avioanele F-16 au intrat simultan în înzestrarea Forţelor Aeriene din Olanda, Belgia, Danemarca şi Norvegia, marcând astfel şi trecerea la conceptul fly-by-wire. Pentru o perioadă considerabilă de timp, Forţele Aeriene Regale Olandeze au fost al doilea operator, la nivel mondial, al avioanelor F-16. În perioada 1979-1990, pentru Forţele Aeriene Regale Olandeze au fost livrate 213 aeronave F-16. La sfârşitul anului 2003, mai erau în uz 137 de aeronave, urmând ca în viitorul apropiat numărul lor să se reducă până la 108.

La începutul anilor 1990, în baza unor cerinţe impuse de Comandamentul Forţelor Aeriene, aeronavele F-16 au intrat într-un amplu proces de modernizare. Au fost îmbunătăţite avionica, armamentul, sistemele de ghidare, mărindu-se astfel capacitatea de luptă a aparatelor respective.

Participări în conflicte internaţionale

Pe durata conflictului din fosta Iugoslavie, Forţele Aeriene Regale Olandeze au pus la dispoziţie aeronave F-16 ce au operat de la Baza Aeriană Vilafranca (Italia). În cadrul operaţiunii „**Deny Flight**”, aeronavele au executat misiuni de luptă aeriană pentru a crea superioritate aeriană deasupra Bosniei. Un avion F-16 olandez a fost primul care a penetrat spaţiul aerian al Serbiei. A fost întâmpinat de un avion MiG-29 sârbesc, pe care l-a doborât cu o rachetă AMRAAM.

În timpul crizei din Kosovo, avioanele F-16 olandeze au avut o contribuţie importantă în cadrul operaţiunii „**Allied Force**”. Operând alături de avioanele F-16 belgiene de la Baza Aeriană Amendola (Italia),au executat o serie de raiduri aeriene, care s-au soldat cu distrugerea

amplasamentelor pentru rachetele sol-aer și a aeronavelor aflate la sol. Pentru aceste misiuni, aeronavele olandeze au utilizat armament ultramodern, ghidat prin laser, constând în bombe de tipul GBU, LGB și Paveway 2 și rachete de tipul Maverick AGM-65G. În premieră, au fost utilizate și containerele LANTIRN pentru iluminarea laser a țintelor, fapt ce nu a mai necesitat întrebuințarea controlorilor aerieni înaintați.

Pentru a utiliza aeronavele cât mai eficient, Forțele Aeriene Regale Olandeze au inventat conceptul "Swing role". În baza acestui concept, într-un interval de timp foarte scurt, capabilitățile aeronavelor pot fi schimbate. În urma acestor modificări, un avion interceptor poate efectua, după necesități, misiuni de atac la sol sau recunoaștere, ulterior putând reveni la destinația inițială. Având în vedere că, inițial, aeronavele erau destinate doar pentru misiuni standard, aplicarea noului concept s-a dovedit foarte utilă. Este interesant de reținut că și Forțele Aeriene ale Statelor Unite și-au manifestat interesul pentru noul concept.

KDC-10

De curând, Forțele Aeriene Regale Olandeze și-au încheiat participarea la operațiunea **"Enduring Freedom"**. Încă o dată, aeronavele F-16 olandeze și-au dovedit utilitatea, executând misiuni de observare a spațiului aerian deasupra Afganistanului, alături de aeronavele daneze din compunerea European Participating Air Forces. În această operațiune, piloții olandezi au dovedit că sunt capabili să îndeplinească misiunile stabilite în cadrul NATO, indiferent de condițiile meteo, locul de dislocare sau spațiul geografic în care trebuie să acționeze.

Participarea Forțelor Aeriene Regale Olandeze la conflictele în care se implică NATO este condiționată de aprobarea Guvernului și Parlamentului Olandez. Forțele Aeriene Regale Olandeze au executat misiuni de luptă în Cambodgia, Bosnia-Herțegovina, Albania, Kosovo, Macedonia, Eritreea, Afganistan și, în prezent, în Irak.

Brigada Aeriană Mobilă

A doua componentă în cadrul Forțelor Aeriene Regale Olandeze, alături de escadrilele de F-16, implicată frecvent în operațiunile ONU, este Brigada Aeriană Mobilă.

Elicopterele de transport CH-47D Chinook și AS532 U2 Cougar, alături de elicopterele de luptă AH-64D, toate aflate în înzestrarea Brigăzii Aeriene Mobile, contribuie la impunerea forțelor armate în orice zonă de pe glob. Trupele pot fi transportate, de asemenea, cu cele două aeronave C-130H Hercules sau cu cele 4 aeronave Fokker 60 UTA, aflate, de asemenea, în înzestrarea Forțelor Aeriene Regale Olandeze. Tehnica mai sus enumerată este completată de două cisterne aeriene KDC-10, destinate realimentării în aer atât a aeronavelor F-16 olandeze, cât și a altor aeronave aparținând statelor membre NATO.

Dispunând de această tehnică, Forțele Aeriene Regale Olandeze sunt capabile să execute misiuni în orice loc de pe mapamond. Un exemplu în acest sens ni-l oferă prezența de trupe olandeze în Irak, însoțite de trei elicoptere CH-47D Chinook. Guvernul olandez a decis, de asemenea, să trimită și șase elicoptere AH-64 D, parte integrantă a operațiunii ISAF. Islanda acoperă cea mai mare parte a cheltuielilor acestei operațiuni, întrucât, nedispunând de forțe armate proprii, a decis să contribuie în acest mod unic la operațiunea ISAF.

CH-47D Chinook

Tendințe

Datorită reducerilor bugetare ale apărării, Forțele Aeriene Regale Olandeze vor desființa două escadrile de F-16, începând cu 2004, fapt ce va presupune scoaterea din serviciu a 29 de aeronave F-16, alături de șase elicoptere Apache. O escadrilă de elicoptere BO-105, de legătură, a fost deja desființată. În viitorul apropiat, două baze aeriene și o bază aeriană navală vor fi, de asemenea, desființate.

Procesul de restructurare nu va afecta însă misiunile escadrilelor 322/323 din cadrul Bazei Aeriene Leeuwarden, destinate apărării aeriene a Olandei și a unei mari părți din Marea Nordului. Escadrilele 322/323 sunt parte integrantă a NATO și NORAD de o perioadă bună de timp.

Viitorul va aduce pentru Forțele Aeriene Regale Olandeze o serie de provocări, pe fondul reducerilor de buget, dar și al progreselor realizate de industria în domeniu, un exemplu în acest sens fiind dezvoltarea proiectului **Joint Strike Fighter**. Cu un personal valoros, bine instruit, înzestrat cu tehnică modernă, Forțele Aeriene Regale Olandeze vor intra într-o nouă fază a existenței lor. În aceste condiții, întrebarea pentru viitorul apropiat va fi: tehnica și personalul care au rămas în serviciu vor avea capacitatea să execute misiunile la același nivel calitativ și cantitativ ca și până acum? Timpul ne va demonstra dacă reducerile de buget din domeniul apărării, inițiate de oamenii politici, au fost o alegere înțeleaptă..

Material asigurat de jurnaliștii **WIM DAS** și **KEES OTTEN** de la **„Dutch Aviation Support"**

AH-64D Apache

F/A-22 Raptor este imbatabil

Prezent la Baza Aeriană Wright-Patterson, generalul-locotenent William R. Looney al III-lea, comandantul Centrului de Sisteme Aeronautice, a anunţat că, începând cu luna decembrie 2005, aeronavele F/A-22 Raptor vor înlocui F-15 Eagle, aflate în uz de o perioadă apreciabilă de timp.

Generalul-locotenent Looney, fost pilot de F-15, a asistat recent la o serie de teste ale avionului F/A-22 Raptor ce au constat, în principal, în lupte aeriene cu aeronave de tipul F-15 Eagle. Rezultatele testelor au fost extraordinare, după cum a afirmat generalul-locotenent Looney, avionul F/A-22 dovedindu-se net superior. F/A-22 a fost de neatins în lupta aeriană apropiată, chiar în condiţiile în care lupta s-a derulat, la un moment dat, între patru F/A-22 şi opt F-15. Chiar dacă aeronavele F-15 sunt înzestrate cu cel mai modern radar, acestea nu au reuşit să identifice nici măcar un F/A-22 şi, ca urmare, nici unul nu a avut posibilitatea să-şi finalizeze un eventual atac.

Radare pentru Taiwan

Pentagonul intenţionează, conform *Washington Post*, să vândă Taiwanului două radare cu rază mare de acţiune şi echipamentul aferent.

Colaborarea autorităţilor americane şi taiwaneze pentru dezvoltarea sistemului de apărare a Taiwanului a început în 1996 şi s-a concretizat, până în prezent, în achiziţionarea de diverse echipamente militare valorând 20 miliarde dolari.

Radarele din această gamă au capabilitatea de a detecta rachetele lansate de la o distanţă foarte mare şi furnizează, în timp util, informaţiile necesare sistemului de apărare aeriană pentru a lua măsurile ce se impun.

Contractul de achiziţie a celor două radare, în valoare de 1,8 miliarde dolari, va fi încheiat cu Raytheon Co. sau Lockheed Martin Corp., cei mai mari operatori americani în domeniu, în funcţie de ofertele acestora.

Indonezia achiziţionează tehnică militară din Polonia

În cadrul întrunirii desfăşurate la Varşovia, între Jerzy Szmajdzinski şi mareşalul Suprihadim, miniştrii apărării din Polonia, respectiv Indonezia, a fost stabilit un nou acord privind achiziţia de echipament militar de către statul indonezian.

Acordul iniţial, informează agenţia AFP, prevedea ca statul polonez să livreze 11 elicoptere Mi-2 şi patru avioane Skytruck. În baza unui credit în valoare de 75 milioane de dolari, oferit de Polonia, Indonezia intenţionează să mai achiziţioneze încă 11 avioane Skytruck, arătându-se interesată, totodată, de cumpărarea a două radare cu rază mare de acţiune.

Indonezia s-a orientat către o altă piaţă pentru achiziţia de armament, întrucât SUA, partenerul său tradiţional, a încetat, începând cu 1999, să mai livreze echipament militar, ca urmare a violenţelor din Timorul de Est.

Exerciţiul aerian "Combined Strenght"

În cadrul Bazei Aeriene Lyneham (Marea Britanie) s-a desfăşurat exerciţiul aerian "Combined Strenght", destinat operatorilor aeronavelor C-130 Hercules. La exerciţiu au participat Forţele Aeriene din Statele Unite ale Americii, Marea Britanie, Italia, Australia, precum şi o echipă de observatori din Danemarca.

Exerciţiul a cuprins, printre altele, misiuni de zbor la joasă altitudine, desantare de personal, muniţii şi provizii la punct fix, precum şi într-o zonă de luptă predefinită. Punctul de atracţie al exerciţiului l-a constituit evoluţia aeronavei C-130J Super Hercules, cel mai recent produs în domeniu realizat de compania Lockheed Martin.

În 2004 se marchează împlinirea a cincizeci de ani de la primul zbor al unui avion C-130 Hercules. De-a lungul timpului, au fost construite peste 2.260 de aeronave de acest tip, în peste 70 de variante, fiind livrate în 60 de ţări.

Capitala Malaysiei, Kuala Lumpur, a fost gazda expoziţiei de tehnică militară DSA 2004. Au participat peste 600 de expozanţi din 40 de ţări, din care nu au lipsit marii operatori din domeniul apărării, precum BAE Systems, Boeing, EADS, General Dynamics, Land Rover şi Marconi.

EXPOZIŢIE DE TEHNICĂ MILITARĂ

Ţara gazdă a încheiat un contract de principiu cu Rusia, privind achiziţia a 18 aeronave Su-30 MKM. De asemenea, s-au pus bazele dezvoltării unui program spaţial de către Rusia şi Malaysia, având ca finalitate participarea unui cosmonaut malaysian la un zbor, în anul 2007, pe Staţia Spaţială Internaţională. Viitorul cosmonaut va fi selectat dintre 7.500 de bărbaţi şi femei. Vor fi aleşi zece candidaţi, iar după perioada de testare şi antrenare, vor fi selectaţi un cosmonaut şi rezerva sa.

FEDERAȚIA RUSĂ: AVIAȚIA REDIVIVA !

Într-o recentă declarație oficială făcută agenției **France Presse**, comandantul Forțelor Aeriene ale Federației Ruse, generalul Vladimir Mihailov, a afirmat textual: **"avioanele noastre sunt gata, în orice moment, să participe la misiuni oriunde pe glob".** În context, se sugerează că aviația rusă a reușit un salt calitativ impresionant, 2004 însemnând anul revigorării și relansării Forțelor Aeriene spre cote de modernitate și capabilitate comparabile cu cele ale Statelor Unite ale Americii.

Concret, Forțele Aeriene ale Federației Ruse beneficiază, în prezent, de fonduri financiare suficiente pentru a finaliza programe și inițiative dintre cele mai ambițioase: față de 2002, perioada de pregătire a piloților s-a dublat, crescând, corelativ, și numărul orelor de zbor efectiv; în luna februarie a.c., piloții de pe avioanele de bombardament au participat la cel mai mare exercițiu din ultimii 20 de ani, desfășurat în zona arctică a țării; s-au executat mai multe exerciții și misiuni de cercetare în Oceanul Indian și Oceanul Pacific, la care au luat parte însemnate efective din cadrul Forțelor Aeriene. De asemenea, va continua reforma structurală a acestei importante categorii de forțe, optându-se pentru modernizarea unui număr mic de avioane, dar care să poată îndeplini absolut întreaga gamă de misiuni impuse de cerințele luptei moderne, inclusiv de acțiunile antiteroriste.

INDIA – ECHIPAMENTE NOI PENTRU RADARELE CU RAZĂ MICĂ DE ACȚIUNE

Compania de stat indiană Bharat Electronic Ltd. (BEL) a câștigat un contract în valoare de 128 milioane dolari pentru furnizarea de echipamente noi ce vor înzestra radarele cu rază mică de acțiune aflate în uz.

Compania BEL, care se ocupă de producerea de echipamente de comunicații, atât pentru domeniul militar, cât și civil, a specificat, prin purtătorul său de cuvânt, că echipamentul ce urmează a fi livrat a fost proiectat și produs în Bangalore.

În viitorul apropiat, compania BEL va fi capabilă să furnizeze chiar și radare cu rază mică de acțiune. Un astfel de produs se află în faza de testare, iar rezultatele inițiale sunt foarte bune, dovadă în acest sens fiind faptul că o serie de parteneri externi și-au manifestat interesul pentru achiziționarea noului produs.

NATO la Jocurile Olimpice

La Atena a avut loc, recent, conform ziarului elen **"Ta Nea"**, un dialog între reprezentanții NATO, din cadrul Secretariatului Comitetului Militar, și organizatorii Jocurilor Olimpice.

Pe parcursul celor două zile, cât a durat dialogul, s-au stabilit o serie de modalități prin care reprezentanții NATO vor contribui la asigurarea cadrului de securitate pentru desfășurarea Jocurilor Olimpice. Acestea vor consta, în principal, în supraveghere aeriană, sprijin naval (asigurat de Flota a 6-a a Forțelor Navale Americane), protecție împotriva amenințărilor biochimice, patrulare în zona satului olimpic.

În viitorul apropiat, dialogul dintre reprezentanții NATO și organizatorii Jocurilor Olimpice se va intensifica, pentru a fi stabilite în timp util detaliile specifice.

TEST TIGER

Primul elicopter Tiger, rezultat al programului australian ARH (Armed Reconnaissance Helicopter), a fost testat în luna februarie a.c. Zborul a durat 50 de minute, timp în care pilotul Jaques Lara și inginerul de bord Bernard Jansonnie au verificat toate sistemele și au efectuat testele specifice.

Programul de testare a început în luna iulie 2003, conform Air Forces Monthly, când construcția primului elicopter Tiger australian, realizată după prototipul franco-german, a fost finalizată.

Australia a încheiat două contracte majore pentru dezvoltarea acestui program. Primul program constă în achiziția a 22 de elicoptere ARH Tiger, din care doar patru sunt produse în Franța, restul de 18 urmând a fi asamblate în Australia de către Australian Aerospace. Cel de-al doilea contract se referă la mentenanța elicopterelor Tiger pentru o perioadă de 15 ani, în intervalul 2005–2020.

Primele două elicoptere Tiger vor fi livrate în luna decembrie a.c., urmând ca instruirea echipajului să înceapă în ianuarie 2005.

Australia achiziționează avionul A-330 MRTT

Forțele de Apărare Australiene vor achiziționa cinci aeronave de transport A-330 MRTT, destinate a înlocui escadrila de aeronave Boeing 707.

A-330 MRTT este o aeronavă de transport multirol, derivată din Airbus A-330.

Contractul, în valoare de 1,2 miliarde euro, prevede ca prima aeronavă de acest tip să fie livrată în anul 2007. Companiile implicate în derularea contractului sunt EADS, pentru construirea aeronavelor, și Qantas Defense Services, care va asigura suportul logistic pentru o perioadă de 20 de ani.

Forțele Aeriene ale Marii Britanii se află, de asemenea, în negocieri avansate pentru a achiziționa aeronave de tipul A-330 MRTT.

SISTEMUL DE SUPRAVEGHERE TERESTRĂ

NATO a selectat Northrop Grumman și alte cinci companii, printre care se numără consorțiul industrial TIPS (Transatlantic Industrial Proposed Solution), pentru a pune în practică sistemul de supraveghere terestră AGS (Alliance Ground Surveillance).

Sistemul AGS va fi capabil să pună la dispoziția NATO și a factorilor de decizie naționali o imagine terestră detaliată din orice teatru de operații. Într-o primă fază, sistemul va consta din radare aeropurtate, montate pe o aeronavă clasică și pe un avion fără pilot. Sistemul este prevăzut a fi dezvoltat în timp, astfel încât până în anul 2010 să răspundă tuturor cerințelor moderne privind informarea, supravegherea și recunoașterea, comanda și controlul.

Sistemul AGS, complet dezvoltat, va costa aproximativ 4,8 miliarde dolari, urmând a fi implicate în dezvoltarea lui companii precum EADS, Galileo Avionica, General Dynamics Canada, Indra, Northrop Grumman, Thales.

Programul american anti-rachetă

Statele Unite ale Americii intenționează, conform **Associated Press**, ca Programul anti-rachetă (NMD) să fie operațional până la sfârșitul anului 2004.

Generalul-locotenent Ron Kadish, directorul Agenției de apărare împotriva rachetelor, a precizat, de curând, că rachetele ce vor avea rolul de interceptoare nu au fost trecute încă în pozițiile de alertă, dar planurile prevăd ca acest lucru să fie realizat nu mai târziu de luna septembrie. Până la sfârșitul anului se așteaptă ca 10 rachete de tip interceptor să fie în alertă, ele fiind dispuse la Fort Greely, în Alaska, și la Baza Aeriană Vandenberg, din California. Interceptoarele vor fi conectate la un radar specializat, capabil să detecteze și să urmărească rachetele lansate de dincolo de Oceanul Pacific.

Între timp, se vor desfășura două teste cu rachete interceptoare, a mai precizat generalul-locotenent Ron Kadish. Rezultatele acestor teste vor fi esențiale, întrucât un posibil eșec ar putea crea mari probleme în dezvoltarea deja controversatului Program american anti-rachetă.

Un raport recent al Biroului American General de Conturi relevă că Programul anti-rachetă este evaluat la 53 miliarde de dolari, pentru perioada 2004–2009.

Statele Unite se află în tratative cu aliații săi europeni pentru instalarea, într-un viitor nu prea îndepărtat, a unei a treia baze de rachete interceptoare pe continentul european.

Rachete Paveway IV

Compania Raytheon Systems Ltd. a încheiat un contract cu Ministerul Apărării al Marii Britanii, în valoare de 140 milioane de lire sterline, pentru livrarea de rachete Paveway IV PGB (Precision-Guided Bomb).

Rachetele Paveway IV vor intra în serviciu în anul 2007, conform Air Forces Monthly, urmând a înzestra aeronave de tipul Harrier GR9/GR9A, Tornado GR4/GR4A și Eurofighter Typhoon T1/F2.

Noua gamă de rachete Paveway încorporează un sistem de navigație inerțial, bazat pe GPS din generația a doua, și tehnologie anti-bruiaj.

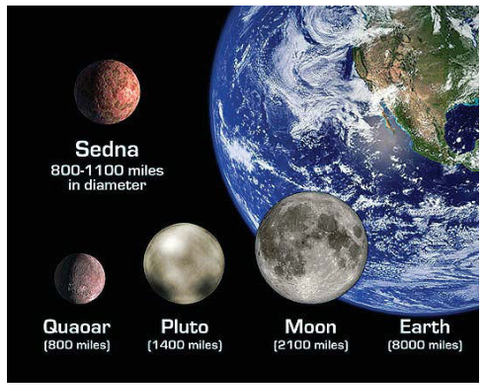
O imagine senzațională a fost surprinsă la Baza Aeriană Mountain Home (Statele Unite ale Americii), în timpul evoluției renumitei formații de acrobație aeriană Thunderbirds. Căpitanul Chris Stricklin, pilotul avionului F-16C, s-a catapultat cu opt zecimi de secundă înainte ca aeronava să se prăbușească. Rezultatele anchetei au relevat că accidentul a avut loc ca urmare a unei erori de pilotaj: cel de la manșă a apreciat greșit altitudinea necesară pentru a efectua o anumită manevră.

Grupaj informativ realizat de căpitanul CRISTIAN PREDA

A fost descoperit cel mai îndepărtat obiect din sistemul solar

Cercetătorii finanțați de NASA au descoperit cel mai îndepărtat obiect care orbitează în jurul Soarelui. Obiectul este o planetă misterioasă, aflată la o distanță față de Soare de trei ori mai mare decât planeta Pluto.

"Privit de pe acea planetă, Soarele ar apărea atât de mic, încât ar putea fi acoperit cu vârful unui ac", a declarat dr. Mike Brown, de la California Institute of Technology, Pasadena, California, liderul echipei de cercetare. Obiectul, denumit "Sedna", se află într-unul din cele mai îndepărtate colțuri ale sistemului solar.



Aceasta este prima descoperire a ipoteticului Nor Oort, un ansamblu de mici corpuri de gheață, din care se aprovizionează și cometele care trec prin apropierea Pământului. Alte caracteristici notabile sunt forma și culoarea roșiatică. După Marte, este al doilea corp roșiatic ca intensitate din sistemul solar. Sedna este cel mai mare obiect descoperit în sistemul solar, după 1930, când a fost descoperită planeta Pluto.

Brown, împreună cu Chad Trujillo, de la Gemini Observatory, Hawaii, și David Rabinowitz, de la Yale University,au descoperit planetoidul pe 14 noiembrie 2003. Cercetătorii au folosit un telescop de 48-inch Samuel Oschin de la Caltech's Palomar Observatory, amplasat lângă San Diego. În câteva zile telescoapele din Chile, Spania, Arizona și Hawaii au observat obiectul. Noul telescop spațial al NASA, Spitzer, a căutat, de asemenea, noua planetă.

Sedna este la mare depărtare de Soare, în cea mai rece regiune a sistemului nostru solar. Planetoidul se apropie de Soare, pentru puțin timp, o dată la 10.500 de ani. În punctul său cel mai îndepărtat, Sedna se află la o distanță de 900 de ori mai mare decât cea dintre Soare și Pământ.

Trujillo a început să examineze suprafața obiectului cu unul din cele mai mari telescoape optic/infraroșu, telescopul de 8 metri, Frederick C. Gillett Gemini Telescope din Mauna Kea, Hawaii. "Încă nu înțelegem ce există la suprafața acestui obiect. Este ceva la care nu ne-am așteptat și pe care nu îl putem explica", a declarat el.

Sedna va deveni mai apropiată și mai luminoasă în următorii 72 de ani, înainte să își înceapă călătoria de 10.500 de ani către colțurile îndepărtate ale sistemului solar. "Ultima oară când Sedna a fost atât de apropiată de Soare, Pământul tocmai ieșea din era glaciară. Data viitoare când va veni, Pământul va putea arăta cu totul altfel", a mai declarat Brown.

O NOUĂ CONSTELAȚIE DE SATELIȚI NATO

La începutul lunii mai, au fost anunțate rezultatele proiectului SATCOM POST 2000, menit să îmbunătățească sistemul de comunicații prin satelit al Alianței.

O nouă generație de sateliți – construiți, în colaborare, de Franța, Italia și Marea Britanie – va spori capacitatea de comunicații a NATO, făcând posibilă interconectarea atât cu navele militare aflate în misiune, cât și cu aeronavele înzestrate cu sistemul de avertiare timpurie AWACS.

Contractul de producție al acestei serii de sateliți, în valoare de 457 milioane Euro, prevede finalizarea livrărilor în 2019, primele exemplare urmând să intre în înzestrarea Alianței anul viitor.

Primul Automated Transfer Vehicle

ATV-ul (Automated Transfer Vehicle), ca și naveta rusească "Progress" sau orbiter-ul american "Apollo", este o navă cargo care va permite transportul materialelor necesare vieții și lucrului pe Stația Spațială Internațională. Nava este construită de Agenția Spațială Europeană și este pregătită pentru prima sa lansare.

ATV-ul (10 m în lungime, 4,5 m în diametru) și Apollo (11 m în lungime, 3,9 m în diametru) sunt comparabile. Astfel, nava Apollo are o masă de 30 de tone pe când ATV-ul 21 de tone. Diferența majoră dintre cele două nave constă în scopul utilizării lor. Apollo a fost concepută în anii '60 să transporte un echipaj de trei oameni pentru explorarea Lunii. ATV-ul va fi utilizat ca o navă cargo care poate transporta 7,5 tone către Stația Spațială Internațională. Comparativ cu nava rusească "Progress", ATV-ul are o capacitate de trei ori mai mare.

ATV-ul, naveta rusească Progress, cât și naveta chineză Shenzhou folosesc energia produsă de panouri solare.

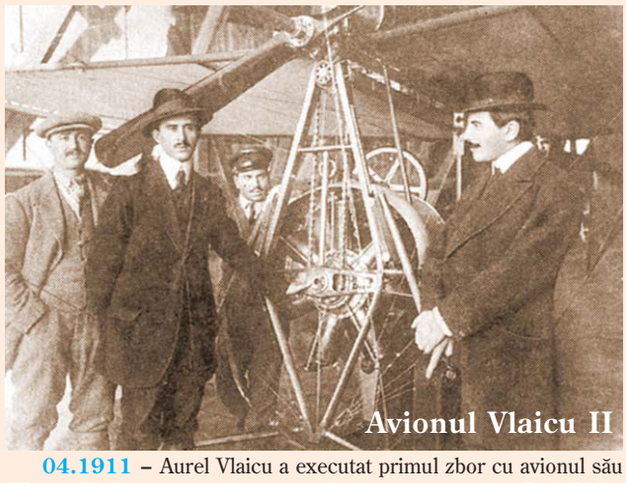
Nava cargo europeană trebuie să îndeplinească cerințele pentru siguranță similare navelor cu echipaj uman (deoarece va deveni o extensie a Stației Spațiale Internaționale pentru 6 luni). În același timp, va trebui să aibă posibilități automate de cuplare.

În funcție de necesitățile de pe stație, ATV-ul va putea transporta combinații variate de provizii – până la 840 litri de apă potabilă, 860 kg de combustibil pentru realimentarea stației, 100 litri de aer (oxigen și nitrogen) și până la 5,5 tone de alte materiale și echipamente.

Nava spațială europeană, de 21 tone, va fi lansată de o rachetă Ariane-5, de pe cosmodromul Kourou, din Guyana Franceză. Atât ATV-ul, cât și "Progress" au facilități de reintrare în atmosferă și amândouă sunt distruse controlat deasupra Pacificului.

REMEMBER – LUNA APRILIE

04.04.1897 – S-a născut Mihail Pantazi. Împreună cu nu mai puțin strălucitul pilot Petre Ivanovici, venit pe lume un an mai târziu, în aceeași lună, a format și condus, în multe mitinguri aeriene, celebra escadrilă de acrobație "Dracii roșii". În 1932 a stabilit un record mondial de durată în circuit închis, cu un hidroavion, zburând neîntrerupt 12 ore și 3 minute.



Avionul Vlaicu II

04.1911 – Aurel Vlaicu a executat primul zbor cu avionul său "Vlaicu II", după care a făcut o serie de demonstrații la Blaj, Sibiu, Brașov, Iași, Cernăuți, Arad, Lugoj, Orăștie, Binținți, Alba Iulia, Siliștea, Târgu Mureș, Dumbrăveni și Vârșeț.

01.04.1912 – Au fost brevetați ca instructori de zbor pe avionul Farman (faza I) sublocotenenții Ștefan Protopopescu și Gheorghe Negrescu, iar pe avionul Blériot (faza II) locotenentul Mircea Zorileanu și sublocotenentul Nicolae Capșa.

01.04.1913 – A fost votată legea prin care s-a organizat Aeronautica Militară, subordonată Comandamentului de Geniu.

15.04.1916 – Marele Stat Major a hotărât înființarea unei Școli de tragere cu tunul antiaerian calibru 75 mm, mai întâi în garnizoana Mihai Bravu, apoi la Turtucaia.

01 și 06.04.1917 – Piloții escadrilei "Farman–7" au bombardat, sub acoperirea aviației de vânătoare, aerodromul inamic de lângă Focșani.

19.04.1917 – Sublocotenentul Vasile Craiu a angajat lupta aeriană cu trei avioane germane deasupra aerodromului Galați. Sesizând primejdia, piloții inamici au abandonat lupta.

30.04.1917 – Locotenentul Ion Peneș, executând o recunoaștere înapoia liniilor inamice, lovit de artileria adversă din Valea Cașinului și aflat la o înălțime de 3.000 de metri, a reușit să manevreze astfel avionul încât a ajuns în liniile trupelor române.

19.04.1918 – Pilotul Paul Magâlea a fost decorat cu Ordinul "Mihai Viteazul" – cea mai înaltă distincție militară de război – și avansat la gradul de sublocotenent, pentru doborârea unui Fokker german.

01.04.1919 – Aviatorul militar român Radu Beller, întors din Franța, unde luptase pe frontul franco-german, în cadrul escadrilei franceze "Spad-85", s-a înregimentat în forțele combatante ale aviației române.

04.1919 – Școala de Pilotaj și Antrenament de la Tecuci și-a reluat activitatea, sub comanda maiorului Andrei Popovici. Printre piloții brevetați s-au numărat sublocotenentul Horia Hulubei, viitorul mare savant, locotenenții Mihail Pantazi și Romeo Popescu.

15.04.1919 – Au început confruntările militare dintre trupele guvernului maghiar și armata română, Grupul 5 Aviație acționând inițial în misiuni de recunoaștere. Divizionul de artilerie antiaeriană a trimis în Transilvania, la dispoziția Comandamentului organizat pentru conducerea celei de a doua părți a războiului de reîntregire, două baterii autotunuri 76,2 mm și o secție autotunuri de 57 mm.

03.04.1920 – S-a înființat, la Paris, Compania de transporturi aeriene franco-română, una din primele din lume.

14.04.1921 – O formație de 4 avioane de bombardament, comandată de locotenentul Gheorghe Stâlpeanu, a întreprins, fără escală, pe un timp nefavorabil, raidul Pipera – Târgoviște – Pitești – Sibiu – Turda.

20.04.1921 – Căpitanul Petre Vasilescu a executat, cu un avion de vânătoare monoloc "Nieuport", raidul aerian pe distanța Tecuci – Varșovia – Lvov – Tecuci, parcurgând 1.950 km în 18 ore.

04.1922 – S-a instituit controlul medical periodic, din 6 în 6 luni, al personalului navigant, cerință impusă țărilor membre de Liga Națiunilor.

01.04.1923 – A luat ființă, în cadrul Ministerului de Război, Inspectoratul General al Aeronauticii. S-a format Comandamentul Școlilor și Centrelor de Instrucție din Aeronautică. A fost elaborat un program de dezvoltare și modernizare a învățământului pe durata a cinci ani. Direcția Aviației Civile a trecut de la Ministerul Comunicațiilor la Ministerul de Război.

04.04.1923 – În Franța, a fost brevetat prototipul unui aeroplan fără ampenaj, numit Stabiloplan, conceput și realizat de tehnicianul român Mihail Filip.

10.04.1928 – Căpitanul Gheorghe Bănciulescu a primit aprobarea să zboare cu proteze la ambele picioare. În cadrul unui miting aerian, el a uimit asistența prin gama de acrobație executată și vânătoarea de balonașe. Este primul om din lume care a pilotat aeronave în asemenea condiții.

04.1929 – Conducerea "Companiei Internaționale de Navigație Aeriană" a fost încredințată veteranului și invalidului din primul război mondial, Ion Peneș.

02.04.1930 – La Paris, Anastase Dragomir a obținut brevetul de invenție pentru sistemul de salvare a piloților care, îmbunătățit, a fost utilizat în întreaga lume.

09.04.1930 – S-a înființat "Fondul Național al Aviației", veniturile provenind din vânzarea obligatorie a timbrului aviației.

30.04.1930 – A apărut Legea privitoare la organizarea armatei, care denumea unitățile de artilerie antiaeriană unități pentru apărarea contra aeronavelor.

29.04.1931 – A murit, la Gaya, lângă Benares, în India, locotenentul Radu Beller, în urma unei aterizări forțate, când avionul în care se afla, alături de alți aviatori români, executa raidul Paris – Calcutta.

16.04.1932 – Pilotul Ionel Ghica a revenit în țară din raidul pe care l-a întreprins singur până la Saigon, cu un avion SET-31 G, început la 30 martie. A parcurs circa 20.000 de kilometri, fără nici un incident la bord.

15.04.1933 – În componența Inspectoratului General al Aeronauticii a fost inclus și Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului.

04.1934 – Portul parașutei a devenit obligatoriu pentru întreg personalul navigant.

15.04.1934 – A fost înmatriculat în România (YR-ABY) primul avion "Fleet", care l-a avut ca proprietar pe Constantin Bâzu Cantacuzino.

12.04.1935 – A murit, la Cairo, răpus de o boală tropicală, în timpul unui raid, Gheorghe Bănciulescu.

14.04.1935 – A început raidul București – Capetown, cu trei avioane românești "ICAR Universal" în formație. Echipajele includeau, între alții, pe căpitan-comandorul Gheorghe Jienescu și locotenent-comandorii George Davidescu, Alexandru Cernescu, Mihail Pantazi.

01.04.1937 – S-a creat, la Braşov, Flotila 1 Bombardament, dotată cu avioane Potez 54, iar din anul 1938, cu bimotoare Savoia S-79 B.

01.04.1938 – A luat fiinţă Centrul de Instrucţie al Apărării Contra Aeronavelor, dislocat în cazarma Ghencea, comandant fiind maiorul Ion Bungescu, viitorul general.

10.04.1941 – S-a înfiinţat Grupul de Aerotransport Militar, cu sediul la aeroportul Băneasa, format din două escadrile de transport greu şi una de transport uşor (escadrila sanitară).

01.04.1942 – S-au constituit Brigăzile 1, 2 şi 3 Artilerie Antiaeriană din structurile comandamentelor antiaeriene ale Regiunilor 1, 2 şi 3 Aero.

21.04.1942 – Statul Major al Aerului a solicitat Marelui Stat Major aprobare pentru funcţionarea Serviciului General de Pândă şi Alarmă, suprapus cu Centrul General de Informaţii al CAAT.

22–25.04.1943 – Grupul 7 Vânătoare, aflat pe aerodromul Kramatorskaya, a ridicat în aer 37 de avioane, care au lansat numeroase bombe şi au doborât mai multe avioane inamice sovietice.

04.04.1944 – Grupurile 6 şi 7 Vânătoare au doborât 24 de bombardiere "Liberator" din cele 170 de aparate ale Flotilei a 15-a Americane care au bombardat Bucureştiul.

05.04.1944 – Grupul 9 Vânătoare s-a mutat de pe aerodromul Odessa pe Tecuci, de unde a acţionat pe frontul Iaşi – Tg. Frumos – Paşcani.

05.04.1944 – La atacurile întreprinse de bombardierele B-17, însoţite de avioane de vânătoare "Lightning" asupra Ploieştiului, Grupurile 6 şi 7 au doborât încă 15 avioane. Regimentele 7 şi 9 Artilerie Antiaeriană au tras 3.400 lovituri de calibru mijlociu, doborând 12 avioane anglo-americane.

14.04.1944 – Un alt număr însemnat de avioane inamice care ţinteau Câmpina, triajul şi zona industrială Ploieşti au fost făcute inofensive de apărarea antiaeriană de la Câmpina.

15, 16, 21 şi 24.04.1944 – Avioane de bombardament anglo-americane însoţite de avioane de vânătoare "Mustang" şi "Lightning" au executat misiuni de bombardament asupra unor însemnate obiective din Turnu Severin, Braşov, Bucureşti. Aviaţia noastră de vânătoare şi artileria antiaeriană au reacţionat cu promptitudine producând inamicului pierderi însemnate. Numai Regimentul 4 Artilerie Antiaeriană a doborât şase avioane într-o singură zi (16 aprilie).

03.04.1945 – Comandamentul suprem sovietic a citat prin Ordin de zi Corpul Aerian Român, pentru vitejia dovedită în luptele duse pentru eliberarea oraşului Kremnica, din Cehoslovacia. Două zile mai târziu, printr-un alt ordin, aviatorii militari români erau elogiaţi în urma contribuţiei aduse la eliberarea localităţii Prievidza.

09.04.1945 – Corpul Aerian Român este citat prin Ordin de zi şi de ministrul subsecretar de stat al Aerului. În ultimele trei zile ale acestei luni, marea unitate operativă , deplasată de la Zvolen la Piestany, a executat 98 de misiuni cu 241 de ieşiri avion, aruncând peste 58 tone bombe.

28.04.1945 – Conform Ordinului nr. 621 al Comisiei Aliate de Control, se dă o primă grea lovitură Aviaţiei Militare Române. Sunt desfiinţate Centrul de Instrucţie al Aviaţiei şi Şcoala Tehnică Aero. Era permisă o singură şcoală militară, cu sediul la Buzău.

04.1946 – Celebrul aviator român Alexandru Papană a murit în timpul zborului de recepţie a prototipului unui avion construit de fabrica al cărei vicepreşedinte era, pe aerodromul de la Beverly Hills, SUA.

10.04.1949 – S-a înfiinţat Comandamentul Apărării Antiaeriene, subordonat direct Ministerului Forţelor Armate.

01.04.1950 – S-a constituit, în cadrul Centrului de Instrucţie al Artileriei Antiaeriene, Poligonul de trageri antiaeriene, dislocat la Capu Midia, pe 24.04.1953 devenind unitate independentă.

04.1952 – S-a terminat betonarea pistelor de decolare-aterizare de pe aerodromurile Craiova şi Deveselu. Până atunci singurele piste betonate erau la Ziliştea–Buzău şi la Otopeni.

03.04.1954 – Primele avioane de şcoală de producţie românească de după război, IAR-813, sunt cumpărate de Aeroclubul Central Român. În total, au fost achiziţionate, până în 1960, 70 de aeronave.

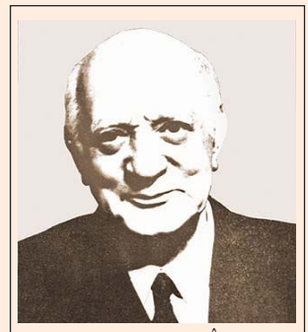
04.1954 – Au zburat, în simplă comandă, pe avionul de bombardament cu reacţie IL-28, locotenent-colonelul Ioan Morariu, căpitanii Dumitru Enache, Nicolae Avram, Alexandru Caravan şi locotenentul-major Nicolae Niculescu.

30.04.1954 – S-a înfiinţat funcţia de locţiitor al ministrului pentru apărarea antiaeriană a ţării şi aviaţia militară, generalul-maior Titus Lupescu fiind primul numit în acest înalt post. În subordinea lui intrau CAAT, CFAM şi sistemul de radiolocaţie.

04.1958 – Academicianului Elie Carafoli i s-a conferit diploma Federaţiei Aeronautice Internaţionale "Paul Tissandier" pentru activitatea sa în domeniul aeronauticii.

01.04.1960 – A fost desfiinţată, în mod arbitrar, patrula de hidroaviaţie. Şcoala Militară de Ofiţeri "Aurel Vlaicu" a fost mutată la Ianca şi restructurată, regimentele şcoală fiind transformate în escadrile, cadrele disponibilizate fiind pensionate sau trecute în rezervă. În fapt, a avut loc o restructurare de proporţii a aviaţiei militare. Regimentul 167 Asalt de la Turda a fost desfiinţat, iar avioanele IL-10, aproape noi, s-au dat la casat.

REMEMBER – LUNA APRILIE



03.04.1960 – În cadrul unei activităţi UNESCO, savantului român de recunoaştere mondială, Henri Coandă, i s-a decernat "Meritul pentru cercetări ştiinţifice" în gradul de comandor.

01.04.1961 – Şcoala de ofiţeri de aviaţie s-a mutat de la Ianca la Boboc, unde va rămâne definitiv. În funcţia de comandant a fost numit colonelul Aurel Niculescu.

21.04.1965 – România a devenit membru al Organizaţiei Civile Internaţionale (O.A.C.I.).

16.04.1968 – Escadrila Specială a fost dotată cu primele avioane AN-24 pentru transportul aerian.

23.04.1979 – La Marignan, Franţa, primii piloţi români au făcut trecerea pe elicopterul SA-365 C Dauphin – locotenent-coloneii Teodor Condruz şi Mihai Fitcal.

05.04.1982 – Instructorii români ai Şcolii Naţionale de Aviaţie Militară din Angola, înfiinţată de Grupul "Sirius", au început, cu elevii angolezi din anul II, pregătirea de luptă în zbor cu misiuni de interceptare, atac la sol, zbor razant, luptă aeriană şi serviciu de luptă, în celulă de alarmă.

06.04.1990 – S-a executat primul zbor în ţară cu MiG-29, pe aerodromul Mihail Kogălniceanu, de către colonelul Ştefan Voian şi locotenent-colonelul Constantin Constantineanu.

Documentar realizat de ELENA TOFAN şi PETRE BÂNĂ

Vai, vai, vai, inima noastrã!

Studii serioase efectuate la nivel naţional şi internaţional relevã o situaţie cu totul alarmantã: locuitorii României se aflã în partea superioarã a unei ierarhii alcãtuite dupã numãrul de persoane afectate de boli cardiovasculare, dupã numãrul de persoane care mor din cauza bolilor cardiovasculare.

Materialul de faţã, oferit de colaboratorul nostru, domnul colonel George Croitoru, de la Institutul Naţional de Medicinã Aeronauticã şi Spaţialã, se vrea încã un semnal de alarmã, încã un argument pentru a avea grijã de noi, de sãnãtatea şi de viaţa noastrã. Citiţi cu luare-aminte şi ţineţi seama de ceea ce ne sfãtuieşte unul dintre medicii experţi în domeniu.

PROFILAXIA BOLILOR CARDIOVASCULARE ÎN AVIAŢIE (I)

Bolile cardiovasculare sunt, în momentul de faţă, cea mai frecventă cauză de îmbolnăvire şi prima cauză a morţii. Peste 90% dintre cardiaci sunt vasculari, pulmonari sau valvulari, deci purtătorii unei afecţiuni cu importanţă socială: ateroscleroza, cu principalul său factor condiţionant, hipertensiunea arterială, leziunile difuze pulmonare anoxemiante şi reumatismul poliarticular acut.

Datorită posibilităţilor multiple de tratament şi aportului considerabil al tehnicii, aceste maladii se soldează mult mai rar cu sechele grave cardiace, iar atacarea precoce a unor boli difuze pulmonare, ca şi măsurile de igienă adecvate oferă speranţa de a se limita, în viitor, extinderea socială a cordului pulmonar cronic şi bolilor degenerative ale arterelor.

Aflat în centrul eforturilor de adaptare, aparatul cardiovascular participă la suprasolicitările tuturor organelor, iar suferinţa sa se repercutează asupra întregii activităţi. În aviaţie, personalul militar şi civil este supus unei duble determinări, şi anume: impactul socio-economic şi

suprasolicitarea psiho-fizică profesională. Din aceste considerente, în ultimii ani, asistăm la o creştere alarmantă a bolilor cardiovasculare în aviaţie, reprezentate de tulburările de ritm şi conducere ale inimii, boala ischemică coronariană şi periferică, hipertensiunea arterială etc. Ca urmare, un plan de profilaxie a bolilor cardiovasculare şi a determinanţilor direcţi (factorii de risc) se impune cu necesitate şi maximă urgenţă. Acest deziderat este impus şi de studiul efectuat pe un lot de 12.951 persoane din domeniul aeronautic, din care 977 subiecţi aveau dislipidemie (7,54%), iar obezitatea pe categorii de personal navigant avea un procentaj de 7,94% din totalul celor examinaţi.

Afecţiunile coronariene întâlnite cu o frecvenţă tot mai mare în ultimii ani la personalul aeronautic trebuie să ne atragă atenţia asupra bolii ateromatoase pentru că frecvenţa şi răspândirea coronaropatiilor se confundă, de cele mai multe ori, cu cele ale aterosclerozei. Ateroscleroza, care reprezintă astăzi cea mai frecventă cauză de deces, este în principal o boală vasculară localizată în arterele vasculare medii şi în arterele elastice mari. Progresia leziunilor şi complicaţiilor acestora conduce la modificări ischemice sau necroză, în raport cu sediul şi severitatea afectării fluxului sangvin. Consecinţele clinice ale aterosclerozei sunt extrem de variate, dar multe din leziunile de aterom rămân asimptomatice pentru lungi perioade de timp sau pentru toată viaţa. Cele mai frecvente manifestări ale A.T.S. sunt: cardiopatia ischemică, cu diferitele sale forme anatomo-clinice, ischemia şi infarctul cerebral, sindroamele de ischemie periferică sau viscerală, dilataţiile anevrismale etc.

Pentru a preveni şi, eventual, trata aceste maladii, este important de ştiut care sunt factorii de risc ce duc la apariţia bolilor cardiovasculare la personalul aeronautic. Aceştia se pot clasifica în:

a) FACTORI DE RISC MODIFICABILI: ◆ în legătură cu stilul de viaţă – fumatul, supraalimentaţia, alimentaţia bogată în grăsimi animale şi colesterol, sedentarismul, consumul excesiv de alcool şi cafea, stresul; ◆ în legătură cu prezenţa unor afecţiuni: H.T.A., diabet zaharat, dislipidemiile, obezitatea, unele modificări hormonale.

b) FACTORI DE RISC NEMODIFICABILI: – vârsta, sexul, personalitatea (tipul de comportament A/B), factorii socio-economici şi profesionali, factorii geografici.

Obiectivele pe care trebuie să le urmărim vizează în special combaterea factorilor de risc, realizând profilaxia primară, adică prevenirea apariţiei bolii, sau profilaxia secundară, prin care se urmăreşte prevenirea evoluţiei bolii şi apariţia eventualelor complicaţii. Tendinţa actuală este de a depista factorii de risc menţionaţi într-o fază cât mai precoce, deci prevenirea, care trebuie să înceapă încă din tinereţe, prin formarea unui stil de viaţă sănătos, care să elimine pe cât posibil factorii de risc. Este necesar să se ia măsuri intensive de prevenire a personalului aeronautic, prin: interzicerea fumatului în încăperi, pregătirea de alimente dietetice pentru personalul cu indicaţie, menţinerea conţinutului de calorii şi a conţinutului de grăsimi din produsele alimentare, educaţia sanitară sistematică.

Corelativ, componentele cele mai importante pentru prevenirea bolilor cardiovasculare în aviaţie sunt corectarea factorilor de risc şi aplicarea de măsuri adecvate, în cazul maladiilor constituite (tratament medicamentos).

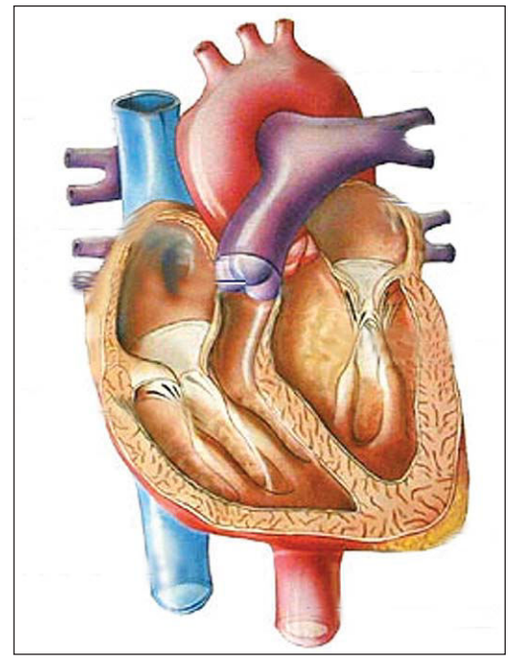
1. FUMATUL

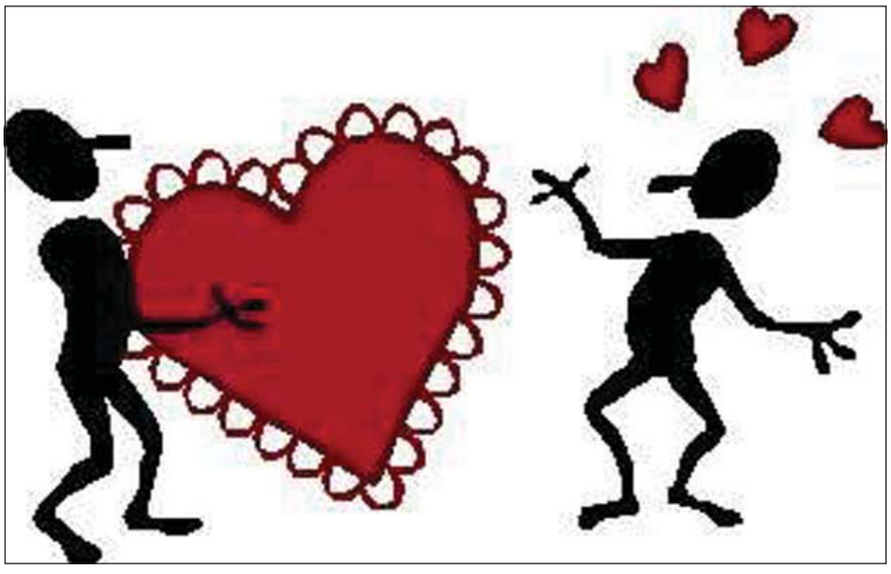
Se consideră că un fumător are riscul de a suferi de boli cardiovasculare de două ori mai frecvent decât nefumătorii. Moartea subită, mai ales la tineri, survine de patru ori mai frecvent la fumători decât la nefumători.

Nicotina intensifică activitatea inimii, făcând să crească frecvenţa bătăilor inimii şi tensiunea arterială, care reduc temperatura corpului şi circulaţia sângelui în mâini şi picioare şi accelerează dezvoltarea A.T.S.

Fumatul produce, de asemenea, cancer pulmonar, laringian, al gurii şi esofagului, are efecte pe factorii de coagulare şi funcţiile plachetare. Riscul de îmbolnăvire a inimii scade rapid, începând cu ziua în care se întrerupe fumatul, aceasta indiferent cât de mult s-a fumat, astfel că incidenţa infarctului miocardic se reduce relativ rapid.

Pentru a renunţa la fumat, sugerez câteva sfaturi: ◆ alegeţi-vă singur metoda: brusc sau gradat; ◆ găsiţi-vă un partener sau un grup de prieteni, ca împreună să vă lăsaţi de fumat; ◆ faceţi o listă de motive, care să justifice întreruperea fumatului, şi citiţi-o când simţiţi nevoia de ţigară; ◆ îndepărtaţi lucrurile care vă aduc aminte de fumat (scrumiere, chibrituri, pipă etc); ◆ folosiţi înlocuitori cum ar fi: guma de mestecat, Nicoren sau, mai bine, câteva exerciţii fizice.





2. CONSUMUL EXAGERAT DE ALCOOL

Îndeobşte, alcoolul stimulează exagerat pofta de mâncare, ducând la apariţia obezităţii, dislipidemiei, bolilor de inimă. În plus, efectele directe sunt: ulcerele duodenale, bolile hepatice şi ale pancreasului, neuropatiile (afecţiuni ale nervilor periferici). Un consum moderat de alcool, care nu creşte riscul de îmbolnăvire, reprezintă, pentru femei – max. 1 unitate alcool pe zi = 50 ml tărie sau 1 bere (300 ml) sau 1 pahar de vin (150 ml), iar pentru bărbaţi – max. 2 unităţi alcool pe zi.

Asocierea tutun–alcool pare să mărească riscul apariţiei a numeroase afecţiuni clinice. Astfel, dacă mulţi indivizi dependenţi de alcool prezintă afecţiuni cardiace infraclinice, marea majoritate dintre ei va dezvolta tulburări simptomatice de tipul insuficienţei cardiace sau tulburări de ritm. Se notează o creştere a incidenţei morţii subite la indivizii etilici, care culminează cu vârsta de 50 de ani, precum şi o creştere semnificativă a T.A. sau poate genera accidente vasculare cerebrale. Există, de asemenea, o corelare pozitivă între excesul de alcool şi presiunea arterială, dependenţa de indexul masei corporale, de nivelul educaţional, consumul de cafea, de antrenamentul fizic sau de tratamentul hormonal la femei. Alcoolul influenţează defavorabil

efectul tratamentului antihipertensiv, reduce aderenţa la tratament şi eficacitatea medicamentelor.

3. CONSUMUL EXCESIV DE CAFEA

Doze mari, de peste 3–5 cești de cafea pe zi, determină creşterea pulsului şi a tensiunii arteriale şi favorizează apariţa tulburărilor de ritm cardiac. Excesul de cafea antrenează o creştere de 8–12% a colesterolemiei din sânge şi, pe această cale, şi a riscului de moarte prin coronaropatie, independent de evoluţia acestuia (creşterea colesterolului este de altfel constanta de ordinul a 10% la toţi băutorii de cafea).

4. ALIMENTAŢIA

O componentă esenţială a stilului de viaţă este reprezentată de alimentaţie, iar tipul de alimentaţie (neştiinţific aplicat personalului navigant) este un determinant al riscului de cardiopatie ischemică sau alte afecţiuni cardiovasculare aterosclerotice. Tipul de alimentaţie poate influenţa statusul ponderal şi prin intermediul obezităţii, toleranţa la glucoză şi nivelul insulinemiei. O alimentaţie dezechilibrată, chiar la normoponderali, bogată în grăsimi şi dulciuri, poate creşte nivelurile plasmatice ale colesterolului total. La fel, fibrele vegetale şi substanţele carbohidrate complexe, de origine vegetală, par să aibă acţiune protectoare pentru ateroscleroză.

Implicarea unui anumit tip de alimentaţie, ca factor de risc pentru ateroscleroză, impune elaborarea unor recomandări nutriţionale optime pentru profilaxia cardiopatiei ischemice şi aterosclerozei.

În ultimii ani se remarcă rolul modificărilor oxidative ale lipoproteinelor (în special L.D.L.-C) în aterogeneză. În acest sens sunt testate efectele unor vitamine antioxidante: alfa tocoferol, beta caroten, vitamina C – care scad riscul cardiopatiei ischemice. În ceea ce priveşte alimentaţia, aceasta trebuie să fie echilibrată, cu un micdejun consistent şi obligatoriu, mese regulate, pentru a preveni o senzaţie de foame exagerată, mai ales în a doua parte a zilei, urmărindu-se sfaturile de mai jos asupra alimentaţiei.

Alimente care trebuie evitate: ◆ grăsimi animale (unt, slănină, untură, jumări,carne grasă); ◆ frişcă, smântână, brânzeturi fermentate, brânză topită; ◆ lapte integral, maioneze, creme; ◆ produse de patiserie (plăcinte, pateuri); ◆ ouă, înghe-ţată, prăjituri, ciocolată; ◆ struguri, fructe uscate sau conservate prin deshidratare; ◆ fructe oleaginoase (nuci, arahide, alune); ◆ cartofi prăjiţi; ◆ sucuri îndulcite cu zahăr.

Alimente care se vor consuma cu moderaţie: ◆ grăsimi vegetale (margarină vegetală, ulei de măsline, floarea soarelui, soia); ◆ pâine integrală, preparate din cereale, mămăligă, porumb fiert, cartofi fierţi sau copţi; ◆ paste făinoase fierte, ovăz fiert; ◆ sucuri naturale de fructe, neîndulcite, fructe, legume; ◆ peşte slab, carne albă – fără pieliţă (pui, curcan, găină); ◆ iaurt slab, lapte smântânit, brânză de vaci; ◆ albuş de ou, conserve în ulei.

Alimente ce se pot consuma fără restricţie: ◆ legume proaspete (roşii, salată, varză); ◆ legume fierte (morcov, gulie, ţelină, conopidă, sfeclă); ◆ grapefruit, căpşuni, kiwi, ceaiuri de plante; ◆ băuturi nealcoolice (Coca-Cola light, Pepsi Max, sifon).

RECOMANDĂRI:

- Se va evita excesul de sare (nu mai mult de o linguriţă rasă pe zi);
- Se mănâncă mai puţin, dar de mai multe ori pe zi, astfel încât să se ridice de la masă cu senzaţia că s-ar mai putea mânca;
- Se renunţă la consumul de alcool, care este un stimulent puternic al poftei de mâncare;
- Se mănâncă încet, fără grabă, nu înfulecat şi nu citind sau privind la televizor;
- Nu se păstrează la vedere alimente care îngraşă (fursecuri, bomboane, ciocolată). Acestea se înlocuiesc cu fructe, sucuri şi băuturi nealcoolice;
- Se urmăreşte, individual, evoluţia greutăţii şi taliei (măsurându-le o dată pe săptămână, dimineaţa, înaintea micului dejun);
- Se îndulceşte cafeaua cu zaharină, ciclamat, cu moderaţie;
- Se stabileşte de către medic cât mai trebuie să slăbească, în cât timp şi câte calorii să mănânce pe zi;
- Nu se urmează cure de slăbire bruscă.

(continuare în numărul următor)

Colonel medic
GEORGE CROITORU

SEMINAR NATO LA BUCUREŞTI

În perioada 19–23.04.2004, s-a desfăşurat, la Cercul Militar Naţional, seminarul NATO **"Air Battle Staff Training",** condus de către ofiţeri aparţinând comandamentului "Air South". Gazda evenimentului a fost Statul Major al Forţelor Aeriene ale României. La seminar au fost prezenţi ofiţeri aparţinând atât unor ţări membre NATO (SUA, Marea Britanie, Franţa, Grecia, Olanda, Germania, Letonia, Slovenia şi România), cât şi unor ţări participante la programele "PfP" sau "Dialogul Mediteranean" (Belarus, respectiv Iordania).

Seminarul a avut două părţi distincte. În primele trei zile au fost proiectate de către ofiţeri din Statul Major al "Air South" lucrări pe teme privind procesele de planificare a operaţiilor aeriene în NATO, modul de alocare a resurselor şi noţiuni de targeting, atribuţiuni şi proceduri ale componentelor Statului Major al "Air South", documente realizate de Statul Major al "Air South". Cea de-a doua parte a seminarului, desfăşurată pe parcursul ultimelor două zile, a cuprins o aplicaţie practică de stat major, cu denumirea "Table Top". Participanţii au primit scenariul exerciţiului, apoi, grupaţi pe categorii de funcţii, au elaborat metode de soluţionare a scenariului propus.

Seminarul s-a încheiat în prezenţa **generalului-maior F. Cariati,** şeful Statului Major al "Air South", şi a **generalului de flotilă aeriană Constantin Croitoru,** comandantul Comandamentului Operaţional Aerian Principal. Generalul Cariati a apreciat că seminarul şi-a atins pe deplin scopul, fapt pentru care a ţinut să mulţumească şefului Statului Major al Forţelor Aeriene ale României, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** a cărui invitaţie a făcut posibilă desfăşurarea seminarului la Bucureşti.

General-maior F. Cariati, şeful Statului Major "Air South".

Răspunzând la o întrebare a redactorului revistei ***"CER SENIN"***, **generalul-maior F. Cariati** a precizat: "Cred că Forţele Aeriene ale României au depus un efort susţinut în vederea integrării în NATO, multe lucruri au fost realizate, unele unităţi sunt deja operaţionale şi pot fi integrate imediat structurilor NATO, însă, pentru a fi complet angajate operaţional, este în continuare nevoie de multă muncă. Atitudinea Forţelor Aeriene ale României a fost superbă, oamenii remarcabili, iar personal sunt foarte mulţumit de atitudinea, entuziasmul şi implicarea lor, ceea ce face lucrurile mai uşor de realizat de ambele părţi. Resursele există, dar este necesară o modernizare şi renunţarea la vechile structuri, pentru că NATO se bazează pe forţe reduse numeric, dar capabile a fi dislocate în cel mai scurt timp în diferite locuri. Aceste lucruri se vor realiza încet, încet, la asta lucrează acum Forţele Aeriene ale României. România este una din cele şapte ţări care au fost integrate în martie în NATO şi nu este nici o îndoială că Forţele Aeriene ale României sunt printre cele mai bune dintre structurile armate ale celor şapte state. Asta este o veste bună pentru România".

Locotenent
MIRCEA BARAC

GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII ◆ GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII

data de execuţie – data la care este de dorit ca o măsură/acţiune să fie executată sau să fie începută.

debarcare – descărcarea unei nave sau aeronave (trupe, echipamente, materiale...).

decolare şi aterizare pe verticală – posibilitatea unei aeronave de a decola şi ateriza pe verticală şi de a trece la o altitudine/înălţime suficientă pentru a depăşi obstacolele înconjurătoare.

decolare imediată – ordin de executare a decolării în cel mai scurt timp posibil, de obicei urmat de instrucţiuni asupra misiunii.

delestare – aruncarea intenţionată a încărcăturii de la bordul unei aeronave pentru a îmbunătăţi securitatea acesteia sau pentru a o pregăti pentru lupta aeriană.

descoperirea ţintei – operaţiune care constă în detectarea, localizarea şi identificarea unei ţinte cu o precizie suficientă pentru a permite combaterea cu o armă dată.

distanţă maximă – distanţa maximă de operare sau de acţiune a unui mijloc, cum ar fi: distanţa parcursă de un avion, vehicul sau navă; bătaia unui tun.

distrugere – în interceptarea aeriană, distrugerea efectivă a ţintei, înregistrată cu mijloace vizuale sau radar. *Denumită şi "nimicire".*

distrugerea rachetei – distrugerea voită a unei rachete sau unui vehicul similar din motive de siguranţă sau din alte motive.

target date – the date on which it is desired that an action be accomplished or initiated.

debarkation – the unloading of troops with their supplies and equipment from a ship.

vertical take-off and landing – the capability of an aircraft to take-off and land vertically and to transfer to or from forward motion at heights required to clear surrounding obstacles.

scramble – an order directing take-off of aircraft as quickly as possible, usually followed by mission instructions.

jettison – deliberate release of an aircraft store from an aircraft to effect aircraft safety or prepare for air combat.

target acquisition – the detection, identification, and location of a target in sufficient detail to permit the effective employment of weapons.

range – extent or distance limiting the operation or action of something, such as the range of an aircraft, ship, or gun.

splash – in air interception, target destruction verified by visual or radar means.

missile destruct – intentional destruction of a missile or similar vehicle for safety or other reasons.

date d'exécution – date à laquelle il est souhaité qu'une mesure soit exécutée ou commence a l'être.

débarquement – déchargement d'un navire ou aéronef (troupes, approvisionnements, matériels...).

décollage et atterrissage verticaux – possibilité, pour un aéronef, de décoller et atterrir verticalement et de passer à une altitude suffisante pour franchir les obstacle avoisinants.

décollage immédiat – ordre de décollage dans les meilleurs délais, généralement suivi d'indications concernant la mission.

délestage – largage volontaire de charges d'un aéronef afin d'assurer sa sécurité ou de le préparer pour le combat aérien.

acquisition d'objectif – opération consistant à détecter, localiser et identifier un objectif avec une précision suffisante pour permettre son traitement par une arme donnée.

distance-limite – portée limitée pour une action quelconque, telle que: la distance franchissable d'un avion, l'autonomie d'un véhicule, la portée d'un canon.

destruction – en interception aérienne, destruction effective de l'objectif, enregistré par moyens visuels ou radar.

destruction missile – destruction volontaire d'un missile ou véhicule similaire pour des raisons de sécurité ou autres.

CRISTINA GHENUŢĂ
locotenent-colonel ŞTEFAN BURCĂ

◆ GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII ◆

Germanul **Ferdinand Giraf von Zeppelin** a zburat primul dirijabil având o structură metalică considerabilă.

Americanul **Wilbur Wright** a zburat primul avion cu motor din istoria aviației mondiale, la Kitty Hawk, în Carolina de Nord. **Orville Wright** a pilotat același avion, la numai câteva zile după demersul temerar al fratelui său.

Căpitanul american **Thomas Baldwin** a realizat primul zbor în circuit, la bordul unui balon navigabil, în Oakland, California.

Inginerul român Traian Vuia a fost primul pilot care a zburat un avion monoplan cu motor, în Franța, la Montesson.

Brazilianul **Alberto Santos Dumont** a realizat primul record înregistrat oficial.

Frații Wright (SUA)

22 octombrie 1900:
Wilbur și Orville Wright au zburat pentru întâia oară un planor.

23 martie 1903:
Frații Wright au patentat propria mașină de zbor – **"Wright Flyer".**

14 decembrie 1903:
Frații Wright au tras la sorți, folosind o monedă, pentru a stabili ordinea în care vor zbura. Sorții l-au ales pe Wilbur pentru primul zbor. La scurt timp după decolare, avionul a luat contact cu solul, fiind avariat.

17 decembrie 1903:
Orville Wright a reușit să zboare 37 de metri, menținând în aer aparatul său de zbor timp de 12 secunde.

20 septembrie 1904:
Frații Wright au realizat primul zbor circular.

5 octombrie 1905:
Wilbur Wright a zburat 38 de kilometri, în 38 de minute, record neîntrecut până în 1909.

Traian Vuia (România)

În februarie 1903, Traian Vuia a publicat lucrarea "Proiect de aeroplan automobil". Studiile sale propuneau un aparat de zbor monoplan, înzestrat cu un motor care să dezvolte o forță de propulsie capabilă să asigure decolarea autonomă.

La 18 martie 1906, avionul **"Vuia 1",** pilotat de inventatorul român, a parcurs, în zbor, o distanță de 12 metri.

A fost primul zbor din istoria aviației cu un aparat mai greu decât aerul, care s-a desprins de la pământ datorită exclusiv forței motorului său și care folosea, în premieră mondială, un tren de aterizare prevăzut cu amortizoare și roți cu pneuri.

Pagini realizate de locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU

ISTORIA AVIAȚIEI MONDIALE

Orville Wright
(1871-1948)

Wilbur Wright
(1867-1912)

Traian Vuia
(1872-1950)

Francezul **Paul Cornu** a zburat primul elicopter din istoria aviaţiei mondiale. Aparatul său, propulsat de un motor Antoinette (24 C.P.), s-a ridicat la 1,3 metri deasupra solului.

Thérèse Peltier, de origine franceză, a fost prima femeie care a pilotat singură un avion.

Americanul **Glenn Curtiss** a realizat primul zbor înregistrat oficial pe o distanţă mai mare de o milă.

Francezul **Louis Blériot** a realizat prima traversare, la bordul unui avion, a Canalului Mânecii.

A fost organizat primul concurs aerian internaţional, la Reims, în Franţa.

Baroana de Laroche, de origine franceză, a fost prima femeie care a obţinut licenţă de zbor.

Americanul **Charles Hamilton** a realizat, în premieră mondială, un zbor de noapte.

Glenn Hammond Curtiss (SUA)

Pionier al aviaţiei americane şi fondator al unei şcoli de aviaţie în San Diego – SUA şi al unei companii constructoare de aeroplane şi motoare.

Pasionat de biciclete încă din copilărie, Glenn Curtiss a devenit, în scurt timp, interesat de motociclete, pe care a început să le producă, înzestrând modelele de biciclete oferite clienţilor magazinului său, cu un motor monocilindric original, produs iniţial din cutii de conservă.

În august 1906, a făcut o vizită la compania fraţilor Wright, discutând cu aceştia probleme de inginerie aeronautică.

În 1908, a devenit membru al Asociaţiei pentru Experimente Aeriene, fondată în SUA.

În august 1909, a participat la concursul aviatic "Marea săptămână a aviaţiei", organizat de Aeroclubul Franţei, la Reims. A câştigat concursul, zburând 10 kilometri în mai puţin de 16 minute.

Pe 29 mai 1910, a câştigat premiul de 10.000 de dolari pus în joc de Joseph Pulitzer, zburând 220 de kilometri în 153 de minute.

ISTORIA AVIAŢIEI MONDIALE

Louis Blériot (Franţa)

5 aprilie 1907:

A efectuat primul său zbor, pe o distanţă de 6 metri, la Bagatelle, în Franţa. Acest eveniment a încununat anii anteriori pe care Louis Blériot i-a dedicat experimentelor.

Tentativele sale au debutat în 1900 cu o maşină de zbor cu aripi batante. A urmat o serie de eşecuri în 1905 şi 1906.

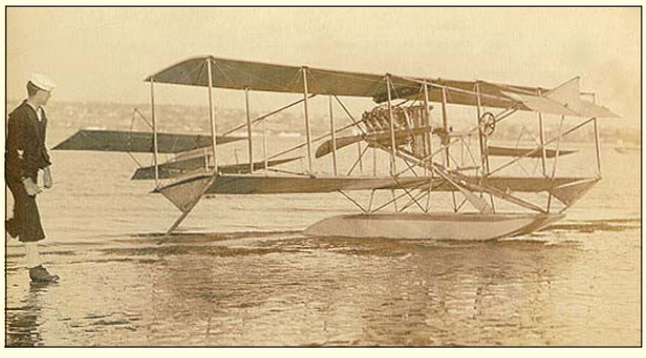
Succesul i-a fost adus, în 1907, de primul său avion monoplan, "Raţa", cel de al cincilea aparat de zbor construit de el însuşi.

Cel mai renumit aparat de zbor al său a fost "Blériot XI", un monoplan care a cucerit întreaga lume, încă de la apariţia sa, în 1910.

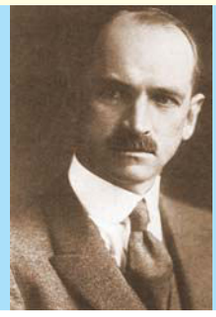
25 iulie 1909:

A traversat în zbor, în premieră mondială, Canalul Mânecii.

În august 1909, la competiţia aeriană organizată la Reims, în Franţa, a câştigat locul întâi, devansându-l pe principalul său concurent, Glenn Hammond Curtiss.



Alberto Santos Dumont
(1873-1932)



Glenn Hammond Curtiss
(1878-1930)

Louis Blériot
(1872-1936)

Începuturile aeronauticii militare în România. AEROSTAŢIA

Primele semne ale unei activităţi coerente în aeronautica militară din România apar în anul 1874. Atunci se fac mai multe ascensiuni în scopuri declarat militare cu un balon construit de inginerul francez Villemont. Balonul a fost botezat "Mihai Bravul", iar în timpul ascensiunilor, care au avut loc în apropierea Bucureştiului, în nacelă s-a aflat şi maiorul Alexandru Lahovary.

Există surse care susţin că în Moldova s-au făcut experimente cu baloane umplute cu hidrogen de către o persoană cu numele Iordache Cuparencu încă din 1806–1808. Se pare că, în 1818, un balon care folosea aerul cald a fost realizat integral în acea parte a ţării.

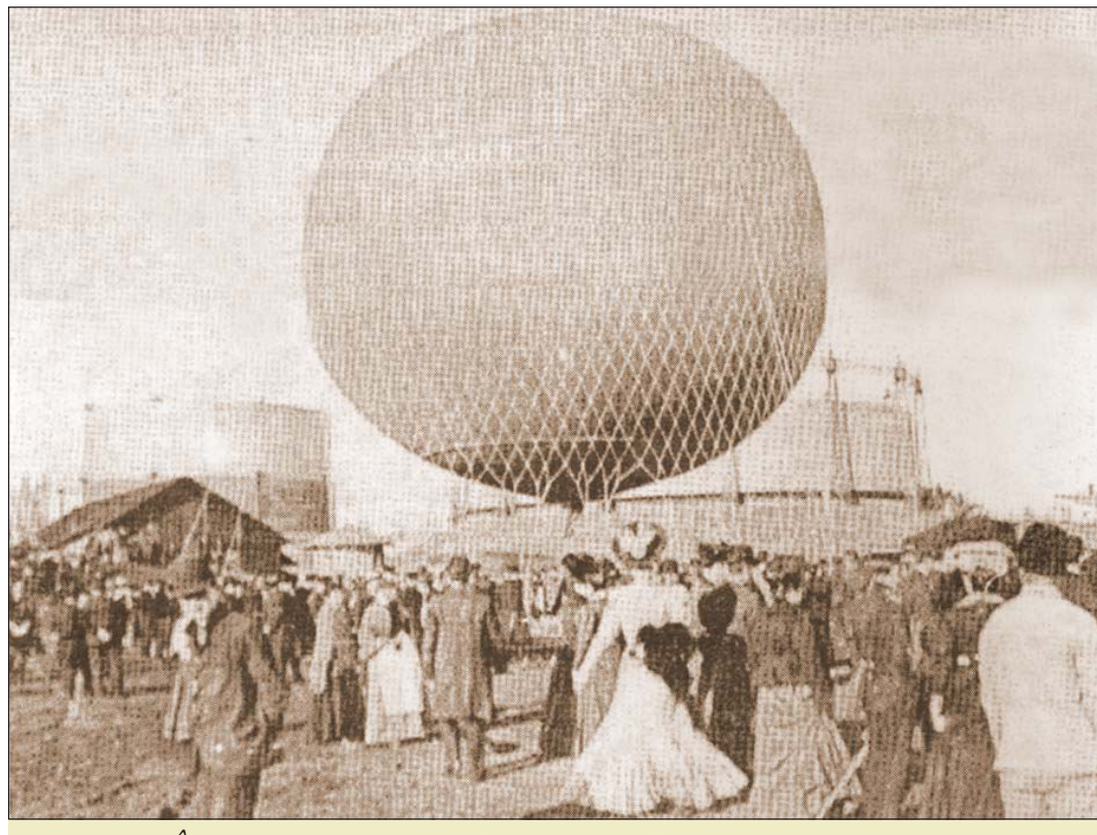
Având în vedere faptul că în Europa se vorbeşte tot mai mult despre folosirea balonului în scopuri militare, în decembrie 1881, Ministerul de Război de la Bucureşti trimite la studii în Franţa pe căpitanul George Ferikide. Acest lucru se petrece cu aprobarea regelui Carol I şi numai după un examen care stabileşte că ofiţerul are preocupări şi cunoştinţe serioase în domeniu. Căpitanul Ferikide pleacă **"pentru a studia cât mai aproape descoperirile noi în această privinţă"** pentru două luni şi cu 400 lei "misie reglementară" în buzunar.

Într-o lucrare intitulată "Pagini din istoricul aviaţiei", căpitanul aviator Petre Gh. Oprea ne informează că **"aerostaţia română datează din 1888, când Ministerul de Război înfiinţează pe lângă Compania de Telegrafie din Regimentul I Geniu, prima secţie de aerostaţie, după ce mai întâi a comandat la casa Le Chambre din Paris un balon sferic de 500 m.c. Această secţie se transformă în 1893 în Companie. În anul 1894 se construieşte în atelierele Geniului un balon sferic de 1.000 m.c. care ia parte la manevrele Corpului II Armată din toamna anului 1895".**

Un bun cunoscător al domeniului, prof. univ. dr. Valeriu Avram, menţionează în lucrarea **"Istoria aeronauticii militare române. 1910–1916"** (apărută în 2003) că **"...Primele ascensiuni cu un balon în folosul Armatei Române s-au realizat în anul 1891, în apropiere de Turtucaia şi la Bucureşti".** Tot din aceeaşi lucrare aflăm că în 1893, la comanda primei subunităţi de aerostaţie este numit locotenentul Eugen Asaki, şi el şcolit în Franţa. Subunitatea făcea parte din Regimentul I Geniu, din Bucureşti.

Ca şi în alte armate europene, în Oştirea Română aerostaţia are un moment de erupţie, de dezvoltare impetuoasă, după care este neglijată. Aşa se face că, în 1907, la manevrele militare, se acţionează cu un singur balon, şi acela vechi de aproximativ şapte ani. Alertat, Ministerul de Război obţine bani şi face achiziţii. Dacă până acum s-au cumpărat baloane şi elemente auxiliare din Franţa, de data aceasta s-a ales Germania. S-au comandat cinci baloane (capacitatea unui balon era de 750 m.c.), două trăsuri necesare pentru ridicarea baloanelor şi două trăsuri care aveau montate aparate pentru fabricarea hidrogenului. Mai târziu s-au mai cumpărat, tot din Germania, două baloane tip Parceval.

În paralel, se pregătesc oameni pentru a folosi avantajele cercetării de la înălţime. Se participă la manevre şi se apreciază activitatea aerostaţiei. După manevrele din 1912, datorită rezultatelor activităţii ofiţerilor aerostieri, Ministerul de Război face noi eforturi financiare şi, printre altele, achiziţionează din Germania trei baloane tip zmeu. Dar, după puţin timp, în 1914, comanda Direcţiei Geniului se plângea că nu mai are în



În ascensiune, deasupra Bucureştiului (Fototeca Muzeului Aviaţiei)

serviciu decât trei baloane.

Totuşi, după căpitanul aviator Petre Gh. Oprea, autorul lucrării "Pagini din istoricul aviaţiei", aerostaţia militară din România a avut, începând cu 1907, o activitate substanţială. Deşi avem îndoieli asupra unor amănunte, reproducem o parte a documentarului privitor la aerostaţie cuprins în cartea căpitanului Oprea, apreciind că el a scris această lucrare în anii 1942–1943, la un interval relativ scurt de timp faţă de evenimentele la care se referă.

Balon sferic de producţie franceză aflat în dotarea Aerostaţiei române la sfârşitul secolului al XIX-lea (Fototeca Muzeului Aviaţiei)

Iată, deci, ce ne spune autorul "Paginilor din istoricul aviaţiei": "In anul 1913, se mai aduc trei baloane captive <<Draken>> (de 630 m. c.) cu trei trăsuri macara care împreună cu materialul vechi formează Compania de Aerostaţie din Batalionul de Specialităţi.

In campania din Bulgaria, din 1913 Compania de Aerostaţie mobilizează trei secţii cu câte un balon, repartizate astfel:

Secţia I. la Corpul I. Armată;

Secţia II. la Corpul II. Armată;

Secţia III. la Corpul IV. Armată.

La începutul războiului mondial s-a văzut utilitatea baloanelor, în special pentru tragerile de artilerie, iar ca urmare, beligeranţii încep reorganizarea aerostaţiei.

La noi, întrebuinţarea aceasta e pusă în aplicare şi, în vara anului 1915, un balon ia parte la tragerile executate cu artileria pe câmpul de la Cotroceni. Elevii şcoalei de observatori fac pe lângă observaţia din avion şi observaţia din balon, dând în special atenţie misiunilor de artilerie.

In anul 1916, se dispune de aceeaşi companie de aerostaţie, dar cu patru baloane care se dau câte unul la cele trei corpuri de armată şi unul pentru Cetatea Bucureşti.

In prima fază a războiului, baloanele au fost întrebuinţate cu folos. In special balonul secţiei IV, care opera la Flămânda, unde avea misiunea de a semnala artileriei apariţia monitoarelor inamice. In a doua parte a războiului, aerostaţia a fost dotată cu material francez (balon <<Cauqot>> tip M.). In acest timp, pentru observaţia din balon se înfiinţează o şcoală de pregătire specială, chemându-se ofiţeri din artilerie.

Astfel organizată, aerostaţia a fost trimisă pe front.

Participă la pregătirea ofensivei de la Nămoloasa, ascensionând zilnic fiecare balon câte 14 ore şi desfăşurând o activitate demnă de laudă, cu toate atacurile aeriene şi terestre la care a fost supusă.

In aceste atacuri, aerostaţia pierde două baloane incendiate, iar unul scăpat din cauza retezării cablului, observatorii şi-au salvat viaţa cu parașuta.

Ofensiva de la Nămoloasa contramandându-se, companiile de aerostaţie au fost trimise pe frontul de la Mărăşeşti, unde au avut cea mai frumoasă activitate.

Au avut în perioada de la 22 iunie la 1 septembrie 232 ore de ascensiune, făcându-se 400 reglaje şi 210 comunicări despre baterii în acţiune.

Serviciile aduse de aerostaţie pe front au fost apreciate de către Marele Cartier General, care hotărăşte înfiinţarea a încă cinci companii, însă o dată cu încheierea păcii, programul nu a mai fost îndeplinit.

După război, pe baza experienţelor căpătate, aerostaţia este dotată şi organizată pe baze noi.

Iată activitatea sa în războiul trecut:

Ore de ascensiune	1703
Reglaje	410
Baterii inamice surprinse în activitate	281
Atacuri aeriene suferite	46
Morţi	3
Răniţi	8
Coborâţi în paraşută	5
Baloane incendiate	2
Baloane libere	2
Bombardamente în timpul ascensiunii	18
Baloane bombardate	1"

Peste ultima parte a activităţii aerostaţiei militare se suprapun aviaţia de luptă şi, după aceasta, uitarea. Aviaţie, care s-a evidenţiat prin eficienţă şi viteză de reacţie, a început, o dată cu participarea la primul război mondial, o ascensiune care încă nu a fost încheiată.

DUMITRU AMARIEI

ARTILERIA ANTIAERIANĂ ROMÂNĂ ÎN PERIOADA PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL

Intrat în conștiința poporului român și în istoria sa drept "războiul pentru întregirea neamului", primul război mondial a început, pentru România, la 15 august 1916.

În prima lună de război au fost executate, conform datelor din comunicatele Marelui Cartier General, un număr de 10 atacuri asupra Bucureștiului și 20 de atacuri asupra localităților Constanța, Piatra Neamț, Ploiești, Bechet, Turnu Severin, Toplița, Alexandria, Padeșu (jud. Mehedinți), Cernavodă (fără a lovi podul), Budești, precum și a unor sate din jurul Bucureștiului, provocând morți, răniți și pierderi materiale.

Sesizat fiind de slaba eficacitate a apărării antiaeriene, generalul de divizie Mihail Boteanu, comandantul Cetății București, într-un raport înaintat ministrului de război arată că **"apărarea antiaeriană a Capitalei este insuficientă, ca să nu zicem cu totul iluzorie"**. În continuare arată cauzele acestei situații: lipsa aviației de luptă, tunuri cu tragere înceată și bătaie care nu atinge "înălțimea de plutire normală a avioanelor la atac", proiectoare slabe și puține.

Eficacitatea redusă a artileriei antiaeriene în perioada la care ne referim se datora și faptului că, de pe platformele pe care erau instalate, tunurile nu puteau trage la un unghi mai mare de 68 de grade, ceea ce ducea la existența (la înălțimea normală de 3.000 metri) unei zone moarte cu un diametru de 2.400 metri.

Din cauza dispunerii tunurilor la distanță prea mare de Capitală, avioanele care pătrundeau deasupra acesteia nu puteau fi lovite.

Lipsa aparatelor optice de observare ducea la confuzii în analiza situației aeriene.

Toate deficiențele de la platformele tunurilor au fost remediate până la sfârșitul lunii septembrie 1916, acestea modificându-se pentru ca tunurile să poată trage până la 80 de grade înclinare. S-au îmbunătățit dispozitivul și dotarea artileriei antiaeriene și au fost organizate baterii având câte 4 tunuri în compunere, fapt care a ușurat și cooperarea cu aviația. Pentru apărarea antiaeriană, la 16 august 1916, a fost dată Armatei 3 române o baterie Deport, baterie care, pe timpul executării manevrei de la Flămânda, la 19 septembrie 1916, a doborât un avion german. **Această primă victorie antiaeriană, materializată în doborârea unui avion, a rămas un eveniment cu mare rezonanță în amintirea artileriștilor antiaerieni.** Aeronava a ars, iar scheletul său a fost adus la București. Urmare a acestui succes al tunarilor antiaerieni în confruntarea cu inamicul aerian, ziua de 19 septembrie a fost considerată, multă vreme, ca zi a artileriei antiaeriene. Totodată, din momentul repartizării acestei baterii Deport Armatei 3, apărarea antiaeriană s-a împărțit, așa cum era în Franța, Anglia și Germania, în: **apărarea antiaeriană mobilă,** care era afectată marilor unități operative, și **apărarea antiaeriană fixă**, a zonei interioare, pentru apărarea antiaeriană a "punctelor sensibile", cum erau denumite centrele populate, depozitele, fabricile, podurile etc.

Pentru o mai bună organizare a conducerii apărării antiaeriene, cu începere de la 1 noiembrie 1916 s-a stabilit ca răspunderea pentru apărarea antiaeriană a întregii zone interioare a țării, inclusiv a Capitalei, să revină Corpului de apărare antiaeriană, al cărui comandant a fost numit căpitanul Gheorghe Ciurea. Ajutor al șefului de corp a fost numit locotenentul Dumitru Negreanu, care îndeplinea și funcția de director al școlii de instrucție pentru materialul de calibru 75 mm Md.1880 și de calibru 57 mm, cu sediul la Herăstrău. Comandant al apărării antiaeriene a Capitalei a fost numit locotenentul Dumitru Matak, iar comandant al apărării antiaeriene a zonei interioare, locotenentul Șerban Ghica.

Situația generală a frontului, învățămintele trase în urma atacurilor aviației inamice au dus la luarea unor măsuri de organizare a unităților, de perfecționare și sporire a mijloacelor de apărare antiaeriană, de pregătire a cadrelor.

Ulterior, în urma retragerii armatelor noastre în Moldova, Comandamentul apărării antiaeriene, care la 26 decembrie 1916 se găsea la Vaslui, avea o școală, pentru instrucție la tunurile românești, la Pașcani, și una pentru cele franțuzești, la Iași.

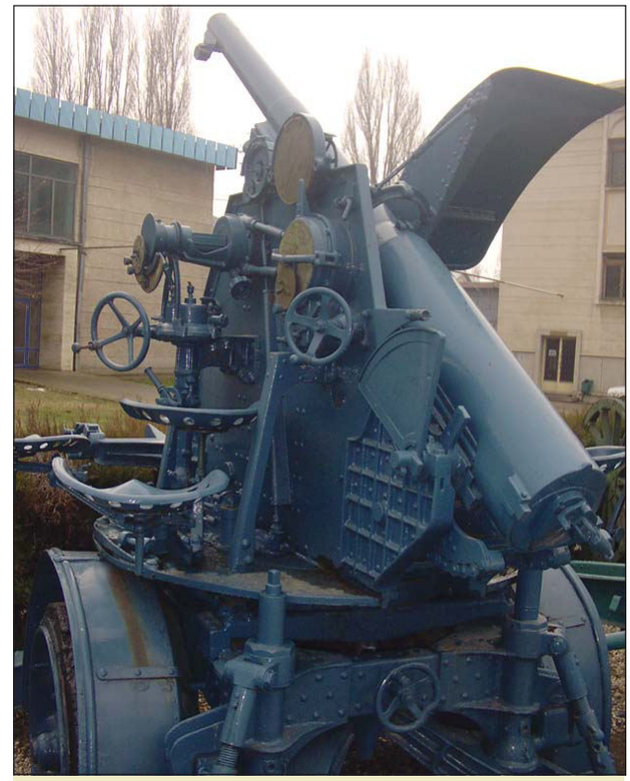
Analiza acțiunilor desfășurate pe linia apărării antiaeriene în anul 1916 a condus și la constatarea că organizarea unei cooperări strânse între artileria antiaeriană și aviația de vânătoare era indispensabilă. Începând cu ianuarie 1917, se trecuse la întrebuințarea aviației de vânătoare în misiuni de apărare antiaeriană prin procedeul "serviciu în aer prin patrulare", măsură la care s-a renunțat repede datorită consumurilor mari de materiale și solicitărilor extreme la care erau supuși piloții. Ulterior s-a optat pentru **utilizarea procedeului de acțiune în zonă comună.**

În anul 1917 ia ființă Școala specială de tragere antiaeriană pentru ofițeri și se întocmesc table de tragere pentru tunurile de calibru 75 mm Md. 1880, 75 mm Deport și 57 mm Burileanu. Se organizează 2 trenuri antiaeriene : unul cu tunuri calibru 57 mm și altul cu tunuri calibru 75 mm. La 1 septembrie 1917, Corpul apărării antiaeriene, comandat de locotenent-colonelul Nicolae Opran, dispunea de 70 tunuri calibru 75 mm, 76 tunuri de calibru 57 mm, 23 mitraliere, 12 proiectoare. Toate aceste mijloace erau repartizate pentru Apărarea antiaeriană a Armatei 1, Armatei 2 și a zonei interioare.

La 18 februarie 1917, Marele Cartier General subordonează apărarea antiaeriană Comandamentului artileriei, devenit după război Inspectoratul general tehnic al artileriei, în subordinea căruia a rămas până în anul 1923.

În perioada armistițiului și păcii cu Puterile Centrale, Corpul apărării antiaeriene a fost reorganizat și a primit denumirea de Divizion de artilerie antiaeriană, care în anul 1918 a fost întărit cu 2 baterii de autotunuri calibru 76,2 mm.

În tot timpul primului război mondial și până la împărțirea artileriei antiaeriene pe calibre în primii ani ai perioadei interbelice, apărarea contra aeronavelor din România cuprindea: ■mijloace de foc (tunuri grele de calibru 75-100 mm și tunuri ușoare automate de calibru 20-57 mm; mitraliere); ■mijloace de descoperire a aviației (aparate de reperaj, proiectoare, pândari aerieni); ■mijloace de interdicție (baloane de protecție); ■mijloace de camuflaj.



Tun antiaerian cu tragere repede, calibru 75mm, Md. 1917, sistem PUTEAUX. A fost primul tun antiaerian cu aparatură de tragere și observare automatizată din dotarea armatei române

Cu toate greutățile și problemele pe care le punea tragerea antiaeriană, ea a fost totuși soluționată, inițial prin artificii de calcul și aplicarea teoriei probabilității. S-a presupus că în timpul necesar transmiterii elementelor (coordonatelor) țintei (direcție, înălțime, viteză, distanță) și duratei traiectului, avionul merge în aceeași direcție cu viteză constantă, la înălțimi invariabile, toate acestea purtând denumirea de **ipoteză fundamentală**. Și astfel, în anul 1917, apar primele aparate de calcul, iar ceva mai târziu se creează aparate pentru măsurarea înălțimii și vitezei avionului-țintă și se înființează posturi centrale de comadă.

În lipsa aparatelor centrale de tragere care să rezolve problema întâlnirii proiectilului cu ținta aeriană și dat fiind faptul că tunurile antiaeriene proveneau din adaptarea celor terestre, era cunoscut un singur mod de tragere**: tragerea directă descentralizată**. În acest procedeu, fiecare tun ochea avionul și efectua, prin aparate proprii, corecțiile principale rezultate din mișcarea țintei; o grupă de aparate asigura pentru întregul pluton sau întreaga baterie determinarea înălțimii,

Aeroplan doborât la Rucăreni, în iulie 1917

vitezei şi azimutului. Înălţimea se măsura cu altimetrul cu fir şi cel optic (Busson); viteza se măsura rudimentar cu tahiscopul; distanţa tun-avion se măsura cu telemetrul de comandă, iar azimutul, cu busola Bricard. Tragerea era executată de o echipă de luptă care, la tunul de calibru 75 mm, era compusă din 9 militari: şef de tun, ochitor în direcţie, ochitor în înălţare, corector direcţie, servant şi înălţător, regulator de focoase, aducător de proiectile, încărcător şi trăgător.

Tragerile se executau numai ziua; în timpul nopţii nu se executau decât la lumina proiectoarelor şi deci nu se poate vorbi de metode şi aparate de tragere în acest scop în perioada primului război mondial.

În scopul completării focului artileriei antiaeriene, se realizează şi se adaptează aparatul de ochire pentru întrebuinţarea mitralierei contra aeronavelor ce zburau la altitudini mici, întrucât, din cauza vitezei unghiulare mari, tragerea cu tunurile nu avea efectele aşteptate.

În anul 1918 s-a tradus şi s-a tipărit în limba română, la Iaşi, "Regulamentul de manevră al tragerii pe avioane cu mitraliera".

Artileria antiaeriană a înregistrat o evoluţie mai rapidă, în comparaţie cu celelalte categorii de artilerie. La sfârşitul primului război mondial, aceasta, grupată în Divizionul de artilerie antiaeriană, avea în dotare următoarele mijloace: 74 tunuri calibru 75 mm, 81 tunuri calibru 57 mm, 8 tunuri calibru 76,2 mm pe automobile, 23 mitraliere, 12 proiectoare. Cu această organizare şi dotare divizionul a funcţionat până la data de 1 septembrie 1919, când a fost transformat în regimentul de artilerie antiaeriană, organizat pe 4 grupuri (divizioane) dotate cu tehnica de mai sus, iar la 20 aprilie 1920 i s-au mai adăugat trenurile blindate nr.1, 2, 3 şi 4, echipate cu material antiaerian.

Tot în anii primului război mondial au fost întrebuinţate şi **baloanele de protecţie.** Însă ele au avut mai mult un efect moral decât material.

Din analizele acţiunilor desfăşurate de artileria antiaeriană în timpul primului război mondial, ies în evidenţă greutăţile şi întârzierile acţionării mijloacelor antiaeriene din ţara noastră, îndeosebi din cauza lipsei de informaţii oportune despre aviaţia atacatoare. Bucureştiul a fost oraşul care a suferit cele mai mari pierderi din cauza inexistenţei unui sistem de alarmare oportună. 12 septembrie 1916 este una din tragicele zile ale bucureştenilor. Iată ce s-a întâmplat: la ora 15.30, un număr de 6 avioane germane, venind dinspre Giurgiu, au aruncat bombe în centrul Capitalei. Oameni curioşi şi imprudenţi priveau spectacolul, adunaţi în grupuri mari. Acest atac aerian a produs numeroase pierderi: peste 400 de morţi şi foarte mulţi răniţi, fiind lovite trei instituţii de stat, o fabrică şi 12 clădiri de locuit. Alarmarea populaţiei era lipsită de oportunitate. Ea se făcea prin clopotul mitropoliei, ale cărui semnale erau reluate de clopotele bisericilor din Bucureşti, şuieratul gardienilor şi sirena Arsenalului Armatei.

Supravegherea spaţiului aerian şi informarea rapidă sunt unele dintre cele mai importante şi de răspundere activităţi pentru ca mijloacele apărării antiaeriene să poată intra în acţiune, iar populaţia să se poată adăposti. Pentru aceasta s-a creat un serviciu de pândă aeriană, compus din posturi de pândă prevăzute cu aparate de observare şi măsură care să determine viteza, înălţimea şi traiectul avioanelor inamice în zbor deasupra teritoriului propriu.

Posturile de pândă erau dispuse în centuri aşezate la 50 km distanţă de punctul sensibil (obiectiv). Un asemenea post avea un şef şi şase pândari (pentru trei schimburi), recrutaţi din localitatea pe lângă care erau dispuse.

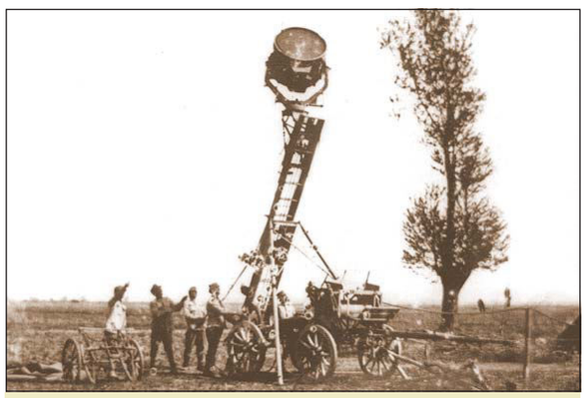
Cu toate acestea, în timpul primului război mondial, acţiunile trupelor de apărare antiaeriană au avut un caracter şi o amploare pur tactice. Atât mijloacele de atac aerian, cât şi cele de apărare antiaeriană erau primitive. Tehnica din dotarea trupelor de apărare antiaeriană, transmisiunile şi mijloacele de cercetare aveau posibilităţi mici şi o slabă eficacitate. Totuşi, din cele 40 de avioane pierdute de aviaţia germană în luptele de pe teritoriul României, 29 au fost doborâte de aviaţia de vânătoare şi 11 de artileria antiaeriană, care în plus a avariat şi dirijabilul Zeppelin-181. Pentru doborârea unui avion se consumau, în anii 1914-1917, între 7.400 şi 30.000 proiectile de artilerie antiaeriană.

În anii 1916-1918 s-au pus bazele tacticii apărării antiaeriene a teritoriului, care cuprindea problemele referitoare la realizarea dispozitivului de apărare antiaeriană a obiectivelor, pregătirea, planificarea, asigurarea şi ducerea acţiunilor de luptă de către unităţi şi subunităţi. Principiile de bază ale organizării apărării antiaeriene şi cele de întrebuinţare a trupelor de apărare antiaeriană a teritoriului erau: **apărarea circulară, întărită pe anumite direcţii ameninţate; întrebuinţarea în complex a mijloacelor de apărare antiaeriană în cooperare unul cu altul; concentrarea forţelor principale pentru apărarea celor mai importante obiective; pregătirea forţelor şi mijloacelor de apărare antiaeriană pentru a fi în măsură să intre în acţiune în orice clipă**. Aceste principii au rezultat din experienţa apărării antiaeriene a Bucureştiului şi a celor 26 de obiective din România; ele s-au păstrat şi în timpul celui de-al doilea război mondial când, firește, au fost perfecţionate şi dezvoltate.

Câteva aprecieri referitoare la rolul, locul şi importanţa acestei noi arme, apărute în scrierile perioadei imediat următoare sfârşitului primului război mondial, sunt relevante pentru evoluţia artileriei antiaeriene române. Una privește chiar condiţiile, sesizate la timpul respectiv, pentru evoluţia corespunzătoare a artileriei antiaeriene: "Pentru ca apărarea contra aeronavelor să poată ajunge la gradul de dezvoltare şi perfecţionare la care ajunsese pe frontul occidental la sfârşitul marelui război, va trebui să facem eforturi şi sacrificii materiale multe şi mai ales să ne convingem cu toţii că nu se poate realiza nimic cu improvizaţii şi nu înseamnă ceva decât atunci când ea este organizată cu cea mai desăvârşită sistemă" – susţineau într-o lucrare locotenent-colonelul av. G. Haralambie, maiorul R. Scarlat, şi căpitanul I. Bungescu. Este o concluzie ce merită atenţie şi care nu trebuie ignorată nici în prezent, şi nici în viitor în procesul de construcţie a sistemului de apărare a României.

În legătură cu participarea artileriei antiaeriene a armatei române la primul război mondial, colonelul Ion Bungescu, unul dintre pionierii săi, constata: "Cu toată diversitatea materialelor şi a mijloacelor improvizate la care s-a recurs pentru a face posibil un tir cât mai precis, cu toată nepregătirea personalului, mai ales trupa, care era provenită din contingentele cele mai bătrâne, artileria noastră antiaeriană a obţinut rezultate apreciabile". Sunt concluzii, desprinse din experienţa de război, susţinute cu puterea faptelor, şi care cel mai adesea exprimă învăţăminte de valoare, întrucât animă până la eroism voinţa omului, a luptătorului, de a învinge greutăţile şi de a obţine victoria.

Mitralieră antiaeriană pe frontul de la Mărăşeşti



Proiector folosit de apărarea antiaeriană la Oneşti, în anul 1917

Locotenent MIRCEA BARAC

Bibliografie:

General-colonel (r.) dr. Vasile Cutoiu, "Istoria Apărării Antiaeriene a Teritoriului României";

General de corp de armată (r.) Vasile Bărboi, general de brigadă (r.) Titus Popescu, general de brigadă (r.) Eugen Teodorescu, locotenent-colonel Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei şi Rachetelor Antiaeriene Române";

General de divizie dr. Mihai Iliescu, "Apărarea spaţiului aerian al României la începutul secolului XXI".

Nota autorului:
Fotografiile au fost asigurate de Muzeul Militar Naţional

Ţinteşte către stele!

Indiferent dacă organizăm o petrecere de familie sau conducem cel mai important departament al unei companii internaţionale, ne va fi mai uşor să obţinem rezultate foarte bune dacă ştim cu exactitate ce se aşteaptă de la noi.

Aşadar, prima îndatorire a unui manager este aceea de a înţelege, cât mai exact, obiectivele organizaţiei din care face parte.

Următorul pas, la fel de important, constă în definirea scopurilor departamentului pe care îl conduceţi. Nu puteţi cere subordonaţilor să fie eficienţi, atâta timp cât dumneavoastră, în calitate de manager, nu înţelegeţi foarte exact scopul fiecărei acţiuni pe care o iniţiaţi şi conduceţi.

Acum, că ştiţi ce se aşteaptă de la dumneavoastră, faceţi-vă un plan şi puneţi-l în aplicare, după următoarea procedură:

1. Analizaţi situaţia prezentă:
- Identificaţi punctele forte (personale, ale departamentului şi ale organizaţiei);
- Identificaţi punctele slabe;
- Identificaţi oportunităţile;
- Identificaţi pericolele.

2. Definiţi ţelurile:
- Identificaţi scopurile finale ale organizaţiei;
- Identificaţi obiectivele organizaţiei;
- Implicaţi-i pe ceilalţi (subordonaţii dumneavoastră).

3. Planificaţi detaliile:
- Identificaţi activităţile-cheie;
- Stabiliţi procedurile (Cum veţi face?);
- Programaţi (Când trebuie realizat planul?);
- Aproximaţi costul implementării planului;
- Stabiliţi prioritătile;
- Redactaţi planul.

4. Puneţi planul în aplicare:
- Conduceţi activităţile;
- Soluţionaţi aspectele neprevăzute;
- Remediaţi problemele ivite;
- Controlaţi.

5. Măsuraţi succesul:
- Analizaţi performanţele;
- Evaluaţi şi recompensaţi efortul depus.

Exploraţi-vă personalitatea, descoperind propriul potenţial managerial.

Reţineţi: mai importante decât atu-urile dumneavoastră sunt slăbiciunile sau, mai exact, esenţială este dorinţa dumneavoastră de a transforma defectele în calităţi!

Aveţi acces la INTERNET? Profitaţi!
Vă recomandăm câteva teste de personalitate.
www.job-consulting.ro, secţiunea TESTE PSIHOLOGICE:
"Ce emisferă a gândirii vă predomină?"
www.psihoteste.ro, secţiunea ATITUDINE:
"Ştii ce vrei?"
www.psihoteste.ro, secţiunea CARIERĂ:
"Ai spirit de observaţie?"
www.psihoteste.ro, secţiunea PERSONALITATE:
O serie de **teste de inteligenţă.**

Calea către obiectiv:
Stabiliţi unde sunteţi acum!
Decideţi unde vreţi să ajungeţi!
Hotărâţi cum veţi ajunge acolo!
Stabiliţi cum veţi şti că aţi ajuns!

"Îngăduie-ţi să visezi ceea ce nu ai visat niciodată până acum. **Visează** MULT! **Visează** ENORM!"

Tom Peters

Am stabilit cu precizie ceea ce vreau să obţin?

Liderii ideali
cer imposibilul,
apoi oferă sprijin susţinut
şi îndepărtează toate
obstacolele din calea
subordonaţilor, pentru ca
succesul să devină posibil.

"Avem un plan strategic. Se numeşte **ACŢIUNE!"**

Herb Kellecher

Am conceput un sistem de monitorizare a activităţii?

Mă încadrez în buget?

Munca nu înseamnă totul!
Planificarea reprezintă un mijloc important de îmbunătăţire a eficienţei muncii.

"**Generalul** care nu gândeşte în perspectivă şi care îşi tratează cu superficialitate adversarii va sfârşi prin a deveni captivul lor".

Sun Tzu

Ce am realizat de când am citit prima carte?

***Strategia** = integrează misiunile, obiectivele şi politicile organizaţiei, deciziile de alocare a resurselor, regulile şi procedurile prin care se vor realiza obiectivele.*

***Misiunea** = enunţă scopurile fundamentale ale organizaţiei.*

***Obiectivele** = stări viitoare ale organizaţiei, exprimate în termeni cantitativi, care se doresc a fi atinse.*

***Politicile** = declaraţii cu privire la modul de desfăşurare a unor acţiuni, exprimând limitele în care acestea se pot desfăşura.*

***Regulile şi procedurile** = moduri specifice de abordare a unor situaţii.*

Am tendința de a-mi risipi eforturile fără un scop precis?

"Cea mai mare primejdie
pentru cei mai mulţi
dintre noi
nu este aceea că scopurile
noastre sunt prea sus
şi nu le putem atinge,
ci aceea că sunt prea jos
şi le atingem
atât de uşor!"
Michelangelo

Viaţa este
ceea ce se întâmplă
în vreme ce noi
suntem ocupaţi
să facem planuri.

M-am asigurat că toate persoanele implicate cred în scopul final?

Sunt conştient de punctele mele slabe?

"**Viziunea** este
o poveste
de dragoste
înfiripată cu o idee".
Boyd Clarke

Un plan bun astăzi este mai necesar decât unul perfect mâine.

Misiunea managerilor:

Să dezvolte,
să gestioneze
şi să pună la lucru
TALENTUL.

Care e viziunea mea despre viitor?

Clarificaţi, din start,
scopul fiecărei activităţi
pe care o iniţiaţi!
Alocaţi-vă timpul necesar
pentru a descoperi
cum puteţi atinge,
în cele mai bune condiţii,
scopul respectiv!

"A fi lider
nu înseamnă numai a
crea produse
şi a lua decizii.
Liderii dau un sens!"
John Seeley Brown

CONCURS

Eşti în top, deci exişti!

Brigitte MANAGER este avocat. Animată de o puternică dorinţă de afirmare, ea pune pasiune în tot ceea ce face. Pentru că victoria înseamnă totul pentru ea, şi-a clădit o reputaţie de avocat dur.

Într-o zi, în pauza de masă, şeful ei a făcut un anunţ: "Avem nevoie de cineva care să câştige cazul Hardway". Brigitte a sărit imediat: "Îi voi face să mă implore să-i las în pace!" "Ei bine, mă gândeam să lucrăm cu ei la o afacere comună, anul viitor, şi nu vreau să se înstrăineze de noi – a răspuns Joe. Poate Tom este mai potrivit pentru acest caz". Brigitte ştia că şeful ei o apreciază, însă replica lui a pus-o pe gânduri.

După trei zile, Brigitte s-a întâlnit cu Joe în lift. Acesta a întrebat-o dacă ar putea obţine o sentinţă bună în procesul Goodworth. "Care sunt planurile noastre pe termen lung, pentru acest caz?" – a întrebat ea, după o scurtă pauză.

A obţinut Brigitte cazul Goodworth?

PREMII, FAIMĂ, RECUNOAŞTERE!

Aşteptăm răspunsurile dumneavoastră pe adresa redacţiei, telefonic sau prin e-mail. Datele de contact le găsiţi în caseta redacţională, la pagina 2 a fiecărei ediţii a revistei ***"CER SENIN"***.

Sunteţi talentat
şi nu luaţi nici măcar salariu de merit?
Dovediţi-o!
Intraţi în TOP 10 MANAGEMENT!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

ZIUA ÎNĂLȚĂRII DOMNULUI

20 Mai

ZIUA EROILOR NEAMULUI

Ziua de 20 mai 2004 a cuprins în sine două mari sărbători ale românilor, a cinstit cu evlavie şi credinţă două evenimente cu maximă încărcătură emoţională: ÎNĂLŢAREA LA CERURI A DOMNULUI NOSTRU IISUS HRISTOS, la 40 de zile de la Sfânta Învierea din morţi, şi ZIUA EROILOR NEAMULUI.

Fericitul Augustin zice: "Învierea Domnului este nădejdea noastră, Înălţarea Domnului este mărirea noastră". Iar creştinii ortodocşi de pretutindeni cinstesc cum se cuvine sacra Înălţare la ceruri a Fiului Răstignit, la 40 de zile de la scularea Sa din mormânt, văzând în această preamărită Zi garanţia dumnezeiască a învierii tuturor celor dispăruţi dintre cei vii la vremea plănuită de Atotputernic. Aşa cum scrie în Sfânta Scriptură, Hristos S-a înălţat la ceruri sub ochii uimiţi ai ucenicilor şi sub privirile pline de dragoste şi respect ale Maicii Sale Preacurate, pentru a se aşeza de-a dreapta Tatălui, întru slava Sa dintâi, la care şi drepţii vor fi părtaşi în vecii vecilor.

De pe Muntele Măslinilor, din ţinutul Betaniei, Iisus Hristos a rostit ultima Sa făgăduinţă către cei 11 ucenici – "Ci veţi lua parte, venind Duhul Sfânt peste voi, şi Îmi veţi fi Mie martori în Ierusalim şi în toată Iudeea şi în Samaria şi până la marginea pământului" –, după care S-a înălţat la cer (Luca 24, 15), în timp ce un nor L-a făcut nevăzut ochilor lor (Faptele Apostolilor 1, 9). Şi pe când apostolii mai priveau încă în sus, încercând să-L mai zărească pe Iisus, doi bărbaţi în haine albe – trimişi cereşti – s-au apropiat de ei şi le-a zis: "Bărbaţi galileeni, de ce staţi şi priviţi la cer? Acest Iisus care S-a înălţat de la voi la cer astfel va şi veni, precum L-aţi văzut mergând la cer" (F.A. 1, 11). Se încheia, cu aceasta, ultima etapă din ciclul Întrupării, Înălţarea readucându-L pe Fiul Domnului în sânul Sfintei Treimi (Matei 26, 64).

Înălţarea Domnului reprezintă pentru noi toţi nădejdea mântuirii de păcat, speranţa că, prin credinţă şi fapte bune, vom ajunge şi noi în Rai, bucurându-ne de-a pururi de a sta acolo unde toţi drepţii se odihnesc, în apropierea divinităţii cereşti.

Printr-o fericită alegere, în Ziua înălţării Domnului sunt prăznuiţi şi Eroii Neamului, cei căzuţi de-a lungul vremii pentru dăinuirea Bisericii şi a Credinţei, pentru dăinuirea demnă a poporului român, jertfa lor, asemenea Jertfei de Sine a lui Hristos, cuvenindu-se a fi cinstită cu dragoste şi recunoştinţă.

Aşadar, 20 Mai 2004 a reprezentat, deopotrivă, Ziua Înălţării Domnului şi Ziua Eroilor Neamului Românesc. Ziua în care, popor şi oştire, în comuniune de gând şi simţire, au mers la biserică, dar au şi adus cuvinte de laudă şi mulţumire tuturor celor jertfiţi întru apărarea fiinţei naţionale, a independenţei, suveranităţii şi integrităţii României, gloriei şi mândriei tuturor românilor. A fost ziua în care, despovăraţi de griji şi orgolii mărunte, ne-am recules cu evlavie în catedrala inimilor noastre şi ne-am amintit cu pioasă recunoştinţă de toţi bravii înaintaşi – de la domnitor la răzeş, de la general la soldat – care au pus mai presus de viaţa lor – VIAŢA PATRIEI, mai presus de SÂNGELE LOR – dăinuirea în libertate şi neatârnare a naţiei române.

La 20 mai, ne-am pomenit, cu adâncă plecăciune, eroii, le-am evocat faptele de vitejie, le-am mulţumit pentru bravura şi pilda lor înălţătoare, am vărsat o lacrimă şi am depus o lumânare şi o floare pe mormintele lor şi ne-am legat, prin jurământ sacru, să le urmăm exemplul, să le continuăm opera măreaţă, să păstrăm ŢARA aşa cum ei ne-au încredinţat-o – liberă, demnă, unită, prosperă.

Aşa să ne ajute Dumnezeu!

NICOLAE RADU

ORDINUL
"VIRTUTEA AERONAUTICĂ"
în grad de "MARE OFIŢER" – de război

Avers

Revers

Placă

Baretă

Legea nr. 29 din 31 martie 2000 a instituit Sistemul naţional de decoraţii al României. Printre onorantele distincţii se numără şi Ordinul "Virtutea Aeronautică".

Ordinul "Virtutea Aeronautică" cuprinde patru grade: Mare Ofiţer, Comandor, Ofiţer, Cavaler.

Însemnul Ordinului "Virtutea Aeronautică" este o cruce confecţionată din argint, emailată albastru, braţul vertical are capetele terminate în formă de crin, iar braţul orizontal are forma unei aripi stilizate.

Pe avers este un scut emailat, pe care este ştanţată o acvilă ţinând în cioc o cruce ortodoxă, în gheara dreaptă o sabie, iar în gheara stângă un buzdugan şi pe piept armele României.

Însemnul este surmontat de o semicunună. Ordinul decernat pentru fapte de război are unele caracteristici, cea mai importantă constând în fixarea, între braţele crucii, a două spade încrucişate.

Pe revers sunt scrişi anii 1930 şi 2000, reprezentând date istorice privind Ordinul "Virtutea Aeronautică". Pe braţul orizontal este scrisă denumirea ordinului.